

スティーブストンの日本人町の発展と消滅

大木 崇

2026 年 4 月 20 日

目次

1. はじめに	1
2. 久野儀兵衛とスティーブストンの日本人町	5
2.1 久野儀兵衛の生涯	5
2.2 工野儀兵衛の手紙	6
3. スティーブストン日本人漁師の漁業史	7
3.1 1880 年代：移住の始まりと漁業参入の背景	7
3.2 1890 年代：漁船の形式と漁業技術の定着	7
3.2.1 漁船の形式：手漕ぎギルネッターの時代	7
3.2.2 漁業の形式：ギルネット漁の確立	8
3.2.3 相川繁の物語	8
3.3 1900 年代：鮭缶工場との密接な関係と労働構造の確立	10
3.3.1 鮭缶工場との契約関係	10
3.3.2 日本人女性の缶詰工場労働	12
3.4 1900?1910 年代：動力化の波と漁船の変化	13
3.4.1 ガソリンエンジンの導入	13
3.5 1910ー1920 年代：漁業規制と人種差別の強化	14
3.5.1 漁業免許（ライセンス）制の強化	14
3.5.2 それでも続いた高い漁獲能力	15
3.6 サケ以外の漁業への拡大	15
3.6.1 ニシン漁（Herring）	15
3.6.2 ハリバット漁（Halibut）	15
3.6.3 河口での小規模漁業	15
3.7 労働紛争、政治的抵抗、そして 1900 年のストライキ	16
3.8 1920～1930 年代：漁業の成熟と共同体の発展	16
3.8.1 日本人漁師の社会組織	16
3.8.2 1920 年代の Gyosha Kumiai と River Fish Kumiai の成立と役割	18
3.8.3 造船所の発展	19

3.9	1930年代：漁業のピークと不安定化の兆し	19
3.9.1	全盛期の日本人街：1930年代のスティーブストン	20
3.9.2	環境災害と戦間期の苦闘（1913年–1940年）	21
3.10	1941年12月：戦争勃発と漁船の即時没収	21
3.10.1	ある日本人漁師の物語 — 1941年冬、奪われた海	24
3.10.2	スティーブストン日本人漁師の強制移動	25
3.10.3	強制収容所での生活（1942年–1949年）	27
3.11	スティーブストンへの帰還と「第三の定住」（1949年–1970年代）	30
3.11.1	商業漁業	30
3.11.2	缶詰工場と陸上作業	30
3.11.3	造船と熟練職	31
3.11.4	農業	31
3.11.5	スティーブストンに戻った二人の日本人漁師の物語	31
3.12	遺産、リドレス（補償）、そして現代のウォーターフロント	32
4.	スティーブストン（Steveston, BC）の日系カナダ人（一世と二世以下）の人数	33
5.	スティーブストンの日本人の造船業の推移	34
5.1	日本人の造船業の発展	33
5.2	日本人の造船業の消滅	35
5.3	日本人造船所で建造された漁船	35
5.3.1	木造ギルネッター	1353.2 トローラー（Troller）
5.3.3	多用途の木造フィッシュボート（Fishboat, general）	35
5.3.4	シーナー（Seiner）やフィッシュパッカー（Fishpacker）	35
5.4	日本人船大工の造船技術の特徴	36
6.	スティーブストン（Steveston, BC）の日系カナダ人（一世と二世以下）の人数	36
6.1	歴史的な日系人人口の推計	36
6.2	歴史資料に基づく最も明確な人口推計	36
6.3	1950年代のスティーブストンの日系人人口の推計	36
7.	スティーブストンの日系人の住宅と居住地区	36
7.1	1880年代「村の建設期」	36
7.2	1880年代の日本人漁民の住居の特徴（推定される実態）	36
7.2.1	カナリー敷地内の「粗末な木造バラック（シェック）」	36

7.2.2	河岸の「キャンプ型住居」	39
7.2.3	船上生活（漁期）	39
7.3	1890－1895 年代の日本人漁民の住居の特徴	39
7.4	1895－1900 年代の日本人漁民の住居の特徴	40
7.5	1930 年代のスティーブストン日本人住居の全体像	40
8.	2026 年のスティーブストン	46
8.1	ブリタニア造船所国定史跡（British Shipyards National Historic Site）	46
8.1.1	日本人漁師家族のための二家族住宅（Japanese Duplex）	47
8.1.2	漁網乾燥小屋（Seine Net Loft）	48
8.1.3	造船業の村上音吉の住家と仕事場	49
8.1.4	ブリタニア造船所	50
8.1.5	中国人雇用者のための集団住宅	51
8.2	スティーブストン日系文化会館（Steveston Japanese Canadian Culture Centre）	52
8.3	ジョージア湾鮭缶工場国定史跡（Gulf of Georgia Cannery National Historic Site）	53
8.4	ギャリー・ポイント・パーク（Garry Point Park）	54
9.	参考文献	55

1. はじめに

2026 年 4 月 3 日と 4 日のイースターの週末に、スティーブストンに行きました。スティーブストンはバンクーバーの南のフレーザー川の三角州のルル島の南西端に位置する村で、現在はこの三角州全体のリッチモンド市の一部となっています。1871 年に、フレーザー川を産卵のために遡行するサケの大群を、フレーザー川や、河口近くの海で捕獲して、サケ缶に加工するサケ缶缶詰工場が設立されました。1890 年代には 45 の缶詰工場がこの地域に存在し、その半数がスティーブストンに集中したため、スティーブストンは「サケの都」と呼ばれるほどでした。夏のサケの漁期になると、日本人、中国人、先住民、ヨーロッパ系の漁師や労働者が大量に集まり、通年の住民とともに活気ある漁村を形成しました。港では帆船が缶詰サーモンを積み込み北米や英国に輸出し漁船を製造する造船業も発展しました。

1930 年代にスティーブストンのサケ缶産業が一番隆盛だったときに、スティーブストンの人口は 5,000 人余りで、その三分の二の 3,500 人余りが日系人（主に一世と二世）で、漁業と漁業に関連した職業に従事し、カナダでバンクーバーに次いで大きい日本人町を形成していました。太平洋戦争の勃発で、スティーブストンの日系人は、漁船と家を強制的に売却され、ブリティッシュ・コロ

ンビア州内陸部の収容所、道路建設現場、アルバータ州とマニトバ州の砂糖大根農場などに強制移動させられて、スティーブストンの日本人町は消滅しました。1949年4月に、日系人はブリティッシュ・コロンビア州の戻れるようになりました。しかし、漁船と家を失ったスティーブストンの日系人で、スティーブストンに戻って来た人はわずかでした。

戦後、リッチモンドと同様にスティーブストンも農地から住宅地へと変貌しました。ブリティッシュ・コロンビアの海岸の都市の人口が増加するにつれて、三角州で平坦なリッチモンドは、1970年代以降住宅化が進み、現在ではスティーブストンの全域がほぼ住宅地になっています。しかし、フレージャー川に沿った所は、歴史的景観とウォーターフロントを活かした観光開発が進んでいます。例えば、スティーブストンの西の端で海に面したガリーポイントは、かつて浚渫土砂の投棄地でしたが、整地され1989年に公園として開園しました。この大きな公園の入口の一角に、工藤儀兵衛日本庭園が作られました。また、1998年にはBCパッカーズ跡地が住宅地へ再開発されることになり、海岸線の建物の用途をめぐって長年の議論が続きましたが、リッチモンド市が住宅開発会社に押し切られる形で、フレージャー川のすぐ近くまで、住宅になりました。



私は、このたびのスティーブストン訪問を機会に、スティーブストンの日本人町の歴史を探ってみることにしました。それでは、先ず、スティーブストンの日系漁民の歴史を概観してから、現在のスティーブストンの様子と、日系人関連の施設を見学した時の報告をします。

2. 久野儀兵衛とスティーブストンの日本人町

2.1 久野儀兵衛の生涯

久野儀兵衛はスティーブストンの日本人町の形成と発展に欠かせぬ人物です。儀兵衛は 1854 年（安政元年）紀伊国日高郡三尾浦（現・和歌山県美浜町三尾）に生まれました。三尾村は古くからの漁村でしたが、外海に面し、台風や荒天の被害を受けやすく、漁業は危険で収入も不安定でした。

父・喜市は「大七」と呼ばれる大工で、息子には漁師ではなく安定した職をと願い、大工として育てました。儀兵衛は 14 歳で京都の宮大工に弟子入りし、若くして棟梁としての腕を磨きました。

しかし、明治期に入り村の生活は依然として厳しく、1883 年頃には三尾港の防潮堤建設が計画され、儀兵衛も入札したが、網元との交渉がまとまらず、儀兵衛は村の将来に対する閉塞感を強く感じるようになりました。そんな折、外国航路の船員であった従兄弟・山下政吉から「カナダには農業や漁業の将来性がある」と聞かされます。これが、儀兵衛の人生を大きく変える転機となりました。

1886 年、儀兵衛は海外雄飛を決意し横浜へ向かいます。外国船の船員たちから聞くカナダ西岸の情報は、彼の胸を高鳴らせました。特に、ブリティッシュ・コロンビア州スティーブストン周辺の漁業の将来性は魅力的でした。1888 年、ついに儀兵衛はアビシニア号に乗船し、単身カナダへ渡ります。大工道具一式を携え、未知の土地での挑戦が始まりました。儀兵衛は、バンクーバー到着後は林業や大工仕事に従事し、カナダ式の丸太小屋建築を学びながら生計を立てました。日本とは異なる建築様式に戸惑いながらも、持ち前の技術と勤勉さで順応していきました。

儀兵衛の人生を決定づけたのは、フレーザー川を遡上するサケの大群を目にした瞬間でした。川が赤く染まるほどの紅サケの群れは、彼にとって「宝の山」に見えました。

「これは凄い。日本から人を呼んで皆で漁をしたら絶対に儲かる」

そう確信した儀兵衛は、故郷・三尾村に手紙を書き、漁民たちにカナダ移住を呼びかけました。当時の三尾村は、漁場争いや自然災害で生活が不安定でした。儀兵衛の手紙は、村人たちにとって新天地への希望となり、三尾村からの移民は毎年数十人規模で増えていきました。やがてスティーブストンには「カナダの三尾村」と呼ばれるほどのコミュニティが形成されていきます。

儀兵衛が呼び寄せた移民たちは、サケ漁を中心に生計を立てました。カナダ太平洋岸のサケ漁業は当時急速に発展しており、日本人の勤勉さと技術は高く評価されました。三尾村出身者を中心に結成された「加奈陀三尾村人会」は、日系人社会の中でも有力な団体となり、互助組織として機能しました。儀兵衛自身は、移民たちの生活を支えるため、食料品店を兼ねた下宿屋を経営し、仕事の

斡旋や生活相談に奔走しました。儀兵衛は単なる移民の先駆者ではなく、コミュニティの精神的支柱であり、実務的な支援者でもありました。

儀兵衛と三尾村出身の移民たちは、故郷への送金を積極的に行いました。そして、学校や寺社の建設費、公共事業への寄付など、村の生活基盤を支える資金がカナダから流れ込みました。これにより、三尾村には洋館が建ち、西洋文化が持ち込まれたため、村は「アメリカ村」と呼ばれるようになりました。移民たちの成功は周辺地域にも影響を与え、和歌山県内外でカナダ移住の機運が高まりました。儀兵衛の呼び寄せは、単なる個人の行動を超え、地域社会の構造を変えるほどの力を持っていました。

1911年、儀兵衛は老齢と持病のため帰国しました。カナダでの成功にもかかわらず、彼の心は常に故郷にありました。帰国後も移民たちとの交流を続け、三尾村の発展を見守り、1917年（大正6年）、63歳で生涯を閉じました。三尾村出身者の子孫は、現在の日系カナダ人の約1割を占めると言われます。これは、儀兵衛の呼び寄せが、いかに大規模で持続的な影響を持ったかを示す数字です。

2.2 工野儀兵衛の手紙

1888～1890年頃、三尾村の親族・村人に宛てたと考えられる書簡

三尾浦の皆々様

此度、はるばる海を渡り、加奈陀の地に至り候。

此の国は山川広く、海原は果てしなく、見るもの聞くもの

いずれも我らが村とは大きく異なり候。

殊に驚きしは、フレーザー川と申す大河にて候。

漁の折、川面を見渡せば、

サケの群れ、まるで湧き出づるがごとく、

川を赤く染めて遡り候。

網を入れれば、たちまち満ちて重く、

一度の漁にて十分の稼ぎとなり申す。

此の地の漁は、我ら三尾の者に馴染み深き刺網にて行い候。

技に長けた村の衆ならば、

必ずや働き口に困ることなく、

暮らしも立ち申す。

住まいは川辺の小屋にて、
食うに困ることもこれなく、
働き次第にて錢も貯まり申す。
大工の仕事も多く、船の修繕や家造りなど、
我が身にも務まる仕事の数多く候。

思うに、三尾の暮らしは年々苦しく、
海は荒れ、漁場も定まらず、
若き者らの行く末、案じるばかりにて候。
されば、此の加奈陀の地こそ、
村の者らが新たに生きる道と存じ候。

願わくば、親しき者より順々に渡り来られたし。
我も力の及ぶ限り、住まいと働き口の世話を致し候。
皆々が共に働き、助け合い、
三尾の名を此の地に残すこと、
我が望みにて候。

遠き海の彼方より、
村の安泰と皆々の息災を祈り申し候。

明治二十余年
加奈陀・スティーブストンにて

3. スティーブストン日本人漁師の漁業史

3.1 1880 年代：移住の始まりと漁業参入の背景

1880 年代後半、スティーブストンに日本人漁師が本格的に季節労働者として姿を現し始めた背景には、フレーザー川の豊富なサケ資源と、北米市場で急拡大していた鮭缶詰産業がありました。1880 年代のカナダ太平洋鉄道の完成により、BC 州の沿岸地域は世界市場と結びつき、鮭缶詰は英国・欧州市場向けの輸出商品として急成長していました。こうした需要の高まりに対し、地元の漁業労働力は不足しており、缶詰工場はより多くの漁獲を必要としていました。

この時期、日本の和歌山県・三重県の漁村では、過密化・漁場の競争激化・不況などが重なり、海外移住が生活戦略として浮上していた。特に和歌山県美浜町三尾の漁民は、北米のサケ漁が高収入であるという情報を得て、先駆者の久野儀兵衛の手紙をきっかけに集団移住を開始しました。こう

して 1880 年代末には、スティーブストンに日本人漁師が定住し始め、のちに「カナダ最大の日本人漁村」とよばれるようになります。

3.2 1890 年代：漁船の形式と漁業技術の定着

3.2.1 漁船の形式：手漕ぎギルネッターの時代

1890 年代の日本人漁師が使用した漁船は、木造の手漕ぎギルネッター（Gillnetter）でした。この漁船の特徴は以下の通りです：

- 全長 22～26 フィート
- 日本人船大工（後の岸・向井・浅利・坂本などの家系）が建造
- フレーザー川の強い潮流に耐えるため、船底は幅広で安定性が高い
- 船尾に櫂を備え、潮流を読みながら網を流す高度な操船技術が必要

日本人漁師は日本の沿岸漁業で培った操船技術を持ち込み、潮流の読み・網の扱い・夜間操業などで高い技能を発揮しました。これにより、彼らは短期間でスティーブストンの漁業に不可欠な存在となりました。

3.2.2 漁業の形式：ギルネット漁の確立

当時のサケ漁は**ギルネット（刺し網）**漁が中心で、以下のような方法で行われていました。

- 夜間、潮の動きに合わせて網を流す
- サケが網目に頭から入り、鰓で引っかかる仕組み
- 潮流が速いため、網の管理には熟練が必要
- 網の長さは数百メートルに及び、操船と網操作を一人で行うことも多かった

日本人漁師はこのギルネット漁において特に高い成果を上げ、缶詰工場からの信頼を獲得していきます。



フレーザー川河口付近の手漕ぎ漁船と搬送漁船（スキッフ）による鮭漁（1880 年代）

3.2.3 相川繁の物語

相川繁は、明治期の日本からカナダへ渡った多くの移民の中でも、特に先駆的で大胆な行動力を持った人物として知られている。彼は単なる漁師ではなく、開拓者、起業家、そして仲間を導くリーダーであった。彼の物語は、日系漁業史の中でも最も劇的で象徴的な章のひとつである。

相川は群馬県伊勢崎の出身で、渡航前から英語を学んでいた。当時の日本では珍しい語学力を備え、19 歳でわずか 5 ドルと英語辞書を手にサンフランシスコへ渡った。彼はアメリカ西海岸でさまざまな仕事を経験し、やがてシアトルで 300 ドルを貯めると、仲間 17 人と資金を出し合い、アラスカの Kodiak 島でのアザラシ猟に挑んだ。成功はしたものの、仲間との関係は長続きせず、相川は単身でバンクーバーへ移動する。

そこで彼は、元海軍士官の吉沢安吉と出会う。二人は新たな漁場を求め、1890 年 4 月 8 日、わずかな装備と粗末な地図だけを頼りに、北方のスキーナ川を目指して出発した。雨具もなく、海の経験も乏しい仲間を含む 5 人の旅は過酷を極めた。夜は浜に上陸して魚や貝を採り、時には先住民と物々交換をしながら進んだ。予定の 20 日を大幅に超え、42 日かけてスキーナ川河口に到達した。彼らが到着した時、北太平洋缶詰工場はまだ建設中で、漁期まで数か月あった。しかし相川は英語力を活かし、工場のために薪を切る仕事を獲得し、仲間の生活を支えた。やがて漁期が始まると、吉沢は白人漁師と、相川は先住民漁師と組み、スキーナ川で最初の日本人漁師となった。

漁期後、相川は近くの製材所で働き、その勤勉さが評価されると、製材所のオーナーから「日本人労働者を連れてきてほしい」と依頼される。彼はビクトリアへ向かい、上陸したばかりの日本人を

次々とスキナーへ送り込んだ。報酬は受け取らず、同胞の生活基盤を築くために尽力した。1891年、相川は漁業で得た収入と日本からの資金を合わせ、ポート・シンプソン南方に 160 エーカーの土地を購入した。さらに翌年には 4,000 ドルを投じて蒸気船「ヤマト号」を建造し、事業を拡大した。彼のもとには 200 人以上の日本人が働き、相川は「キング相川」と呼ばれるほどの存在となった。

彼の夢は、単なる漁業ではなく、缶詰工場と塩蔵サーモン産業を築くことだった。1894 年には日本へ渡り、移民の募集と技術者の確保を行った。帰国後、彼は海外興業協会の榎本龍吉や、漁業訓練所を卒業した若い技術者たちを連れてカナダへ戻り、事業の基盤を固めた。1905 年にはベラベラへ移り、デニー島に「ベラベラ・シーフード・カンパニー」を設立した。ここでは塩蔵サケ、アワビ缶詰、貝類の加工など多角的な事業を展開した。しかし、1912 年に安定した輸入業者を確保できず、工場を売却することになる。

その後、相川は家族の事情により日本へ帰国し、故郷で郵便局長として働いた。カナダでの生活で収集した先住民の工芸品を展示する「相川考古学センター」を設立し、東京大学にも 200 点以上を寄贈した。1935 年、69 歳で死去した。

3.3 1900 年代：鮭缶工場との密接な関係と労働構造の確立 13

3.3.1 鮭缶工場との契約関係

1900 年代初頭、スティーブストンには 15 以上の鮭缶工場が並び、フレーザー川河口は北米最大級の漁業拠点となりました。日本人漁師は多くの場合、缶詰工場とシーズン契約を結び、以下のような関係が成立していました。

- 工場が漁船・網を貸与（または割賦販売）
- 漁師は漁獲物を工場に独占的に販売
- 工場は漁獲量に応じて支払い
- 住居（バンクハウス）や食料供給も工場が管理

この仕組みは、漁師にとっては安定した操業環境を提供する一方、工場側にとっては労働力の囲い込みを可能にしました。



フレーザー川流域の簡素な鮭缶工場（1890 年代）

この鮭缶工業の成功は、効率を最大化するために厳格に階層化された民族別の労働力に支えられていました。白人経営者、カナダ原住民と日本人男性による鮭の漁獲、カナダ原住民と日本人女性、それと中国人男性に缶詰製造過程の仕事と分かれていました。

この多様な労働力を管理するために、日本人漁民によって採用されたのが「ボス・システム（請負制度）」です。これは、日本人で英語を理解する漁民（ボス）が、白人の工場主と英語を話さない日本人労働者の間を仲介する、労働仲介と相互扶助のハイブリッドな仕組みでした。

スティーブストン・ボス・システムの機能

システムの構成要素	役割と責任	コミュニティにおける意義
労働仲介	サケの価格や季節契約の交渉	言語の壁に対する緩衝材
資本の貸付の仲介	網、燃料、衣類、食糧の費用を前貸し	無一文の移民の就労を可能にする
住居の管理	共同宿舎（バンクハウス）の運営	単身男性労働者の集中管理

システムの構成要素	役割と責任	コミュニティにおける意義
社会福祉	病人の世話や葬儀の調整	敵対的な環境下での精神的安定
金融の結びつき	三尾の家族への送金代行	日本とのつながりの維持

「ボス」と呼ばれる影響力のある日本人男性たちは、20～30人の漁師を組織し、賃金から手数料を受け取る代わりに、あらゆる事務的・物流的サポートを提供しました。初期の移民（一世）にとって、ボスは不可欠な白人社会に対する「盾」となり、「バンクハウス」と呼ばれる共同生活を管理し、人種問題や法的紛争からコミュニティの利益を守りました。この構造により、ステイーブストンは単なる季節限定の漁場から、独自の社会基盤を持つ永住可能な「日本町」へと発展しました。

3.3.2 日本人女性の缶詰工場労働

漁師の妻や若い女性は、缶詰工場でのサケの切断・洗浄・詰め作業に従事しました。

1913年の写真にも見られるように、女性たちは子どもを背負いながら働くことも多く、家族全体で漁業経済を支えました。



鮭缶詰工場で赤ん坊を背負って働く日本人女性（1913年）



1900 年ごろの缶詰工場の日本人宿舎

3.4 1900～1910 年代：動力化の波と漁船の変化

3.4.1 ガソリンエンジンの導入

1900 年代後半から 1910 年代にかけて、漁船は大きな転換期を迎えました。ガソリンエンジンの導入でした。

- 1910 年代にはエンジン付きギルネッターが普及
- 操業範囲が拡大し、より遠くの漁場へアクセス可能
- 夜間操業の安全性が向上
- 漁獲量が増加し、工場の生産能力も拡大

日本人船大工はこの動力化に素早く対応し、エンジン搭載に適した船体設計を行いました。1919 年にはスティープストーンに 20 以上の日本人経営の造船所が存在し、地域の漁船建造の中心となりました。



1920年代後半の日本人造船所の漁船

3.5 1910～1920年代：漁業規制と人種差別の強化

3.5.1 漁業免許（ライセンス）制の強化

1910年代から1920年代にかけて、カナダ政府は漁業ライセンスの発行を制限し始めました。特に1924年には、アジア系漁師へのライセンス発行が大幅に制限され、日本人漁師は深刻な影響を受けました。

- 新規ライセンスの発行停止
- 既存ライセンスの更新拒否
- カナダ人漁師との競争激化

この政策は、白人漁師団体の圧力と排日感情の高まりを背景としており、日本人漁師の経済基盤を揺るがしました。

3.5.2 それでも続いた高い漁獲能力



1925 年ごろの村上造船所

規制が強化されても、日本人漁師は依然として高い漁獲量を維持しました。その理由は以下の通りです：

- 熟練した潮流読み
- 夜間操業の技術
- 船大工による高性能な船体
- 家族労働による効率的な作業

このため、缶詰工場は日本人漁師を不可欠な労働力として関係を維持しました。

3.6 サケ以外の漁業への拡大

3.6.1 ニシン漁（Herring）

1900 年代後半から、サケ漁の合間にニシン漁が行われるようになりました。

- ニシンは加工用・餌用として需要が高かった
- 日本人漁師はサケ漁の技術を応用し、効率的に漁獲
- 冬季の収入源として重要

3.6.2 ハリバット漁（Halibut）

一部の日本人漁師は、より大型の船を用いてハリバット漁にも参入しました。

- 外洋での操業が必要

- 船体の大型化・耐航性が求められた
- 日本人船大工が大型船建造に対応し始めた

3.6.3 河口での小規模漁業

フレーザー川河口では、以下のような漁業も行われていました。

- スメルト（ワカサギ類）
- スタージョン（チョウザメ）
- カレイ類

これらは主に自家消費や地域販売向けでしたが、漁師の生活を支える重要な補完的漁業でした。

3.7 労働紛争、政治的抵抗、そして 1900 年のストライキ

1900 年は、激しい労働争議と参政権剥奪に対する歴史的な法的挑戦が行われた、日系コミュニティにとっての重大な転換点でした。1900 年 7 月、サケ漁の最盛期に、フレーザー川沿いの 47 の缶詰工場が、漁師の大規模なストライキによって閉鎖されました。争点はサケの買い取り価格で、工場側が 1 匹 15 セントを提示したのに対し、白人、先住民、日本人の漁師連合は 25 セントを要求しました。このストライキは日系コミュニティの結束を試すものとなりました。日系漁師の多くは缶詰工場に借金があり、解雇されれば住んでいた工場住宅もすぐに追い出されるという独自の圧力にさらされていました。山崎泰の指導の下、団体（JFBS）は最終的に 1 匹 20 セントという独自の妥協案に達しました。

この「戦線離脱」は他の労働団体との激しい摩擦を生み、日本人は「スト破り」の汚名を着せられました。結果として発生した日系人漁師に対する暴動に対処するため、皮肉を込めて「サケ歩兵連隊」と呼ばれた 400 人の民兵が投入され、日系人を他のストライキ参加者から守るために巡回しました。同時に、日系コミュニティは政治的な排除に対しても声を上げました。1895 年、ブリティッシュ・コロンビア（BC）州政府は、アジア系カナダ人の選挙における投票を禁止しました。帰化して英国臣民となっていたスティーブストンのリーダー、本間留吉は、この法律を不服として「カニングム対本間」裁判を起こしました。BC 州最高裁では勝利したものの、1903 年にロンドンの枢密院司法委員会によって判決が覆されました。この判決により、連邦政府が帰化を認めても、州政府には投票などの「政治的特権」の対象を決定する権利があることが確定し、日系カナダ人の政治的な声は約 50 年間にわたって封じられることになりました。

3.8 1920～1930 年代：漁業の成熟と共同体の発展

3.8.1 日本人漁師の社会組織

日系コミュニティの成熟を象徴するのが、1897年に設立された日本人漁業者慈善団体（JFBS、通称「団体」）です。もともとは汚染された川の水による腸チフスや赤痢の流行に対処するために設立されましたが、後に包括的な自治組織へと進化しました。

この団体は、カナダの公的サービスに先駆けて、社会化された医療と教育のモデルを提供しました。これは、人種差別による公的サービスからの排除に対する必然的な対抗手段でもありました。当時の日本人カナダ人は公立病院への立ち入りを制限され、地元の教育委員会も土地所有者でない（缶詰工場の宿舎に住む）日系人の子供たちの入学を拒否したため、「団体」は独自の資金で独自のインフラを構築しました。

これらはサケ1匹ごとに課せられる季節的な賦課金によって賄われており、コミュニティの強い集団主義の精神を反映した、原始的な医療保険制度のようなものした。

戦前の主な社会インフラ

機関名	設立	資金と規模	歴史的意義
JFBS / 団体	1897年	会費とサケへの賦課金	カナダ初の組織的な日本人労働組合
日本人病院	1900年	建設費 1,800 ドル、30 床、手術室完備	リッチモンド初の病院、社会福祉の先駆け
スティーブストン日本語学校	1906年	団体会員の寄付	人種排除に対する教育の自衛
ロード・ビング分校	1922年	コミュニティから 2,000 ドルの寄付	公立教育システムへの再編入の交渉

日本人漁業者病院は、カナダの医療史における画期的な出来事でした。もともとは自らのコミュニティを腸チフスから守るために建てられたものでしたが、人種や所属を問わず、スティーブストンの住民すべてに医療を提供しました。1918 年までに病院は産科を増設するほど拡大し、これはコミュニティが「一時的なキャンプ」から「永住社会」へと移行した二世（第 2 世代）の誕生を象徴しています。

3.8.2 1920 年代の Gyosha Kumiai と River Fish Kumiai の成立と役割

1920 年代のスティーブストンにおける日本人漁民社会は、経済的困難と差別的な漁業制度の中で生き抜くため、独自の協同組合を形成してきました。その中心となったのが、Gyosha Kumiai（漁業組合）と River Fish Kumiai（リバーフィッシュ組合）です。これらの組織は、単なる経済団体ではなく、日本人コミュニティの生活基盤を支える重要な社会的装置として機能しました。

Gyosha Kumiai が成立した背景には、漁民が日常的に直面していた深刻な経済的不安がありました。小西六兵衛は、漁が不漁の年には正月に酒も買えないほど困窮し、商店の掛売りに頼るしかなかったと語っています。掛売りは便利でしたが、価格は高く、明細も不透明で、漁民は常に負債を抱える構造に置かれていました。こうした状況を改善するため、漁民たちは共同で資本を出し合い、食料品や生活物資を安価に購入できる仕組みを作り上げました。Gyosha Kumiai の資本は、会員が漁獲した魚 150 船分を拠出する形で構成され、その資金でバンクーバーから物資を一括購入しました。年末には利用額に応じて配当が支払われ、漁民の生活は大きく安定しました。

さらに、Gyosha Kumiai は単なる購買組合にとどまらず、漁民の収入源を多様化する役割も果たしました。組合は塩蔵ドッグフィッシュやイクラを日本へ輸出し、漁民は漁獲量に応じて追加収入を得ることができました。これにより、漁期以外の収入が確保され、季節労働に依存する生活の脆弱性が軽減されました。小西は「組合のおかげで漁師の生活は少し楽になった」と述べており、組合が生活防衛の要であったことがわかります。

一方、River Fish Kumiai は、漁価の決定権を買付人から取り戻すために設立されました。林林太郎は、当時の買付人が価格を独占し、漁民は不当に低い価格で魚を売らざるを得なかったと証言しています。漁民たちはこの構造に疑問を抱き、買付人を介さずに自ら価格交渉を行うための組織を作り上げました。River Fish Kumiai は 1926 年前後に設立され、缶詰会社との漁価交渉を集団で行うことで、漁民の交渉力を飛躍的に高めました。また、秋にはチョムサーモンの塩蔵、イクラの加工、スプリングサーモンのシアトルへの販売など、独自の流通網を構築し、漁民の収入を最大化する仕組みを整えました。

坂本卯之助によれば、River Fish Kumiai は 150 名の会員を擁し、食料品店、配達サービス、会計部門、塩蔵所など多様な機能を備えた大規模な組織でした。店は年中無休で営業し、会員には年間購入額に応じて 5% の配当が支払われました。組合は雇用も生み出し、会計係や店員、配達員、塩蔵作業員など多くの日本人が働いていました。こうした活動は、単に経済的利益を生むだけでなく、日本人コミュニティ内部の雇用と相互扶助の仕組みを強化し、共同体の結束を高める役割を果たしました。

これらの組合は、日本人漁民が直面していた制度的差別に対抗するための重要な手段でもありました。1920 年代には、日本人漁民に対する漁業免許の削減が進み、漁業からの排除が政策として進められていました。こうした状況下で、漁民が個々に対応することは不可能であり、組織的な交渉力が不可欠でした。Gyosha Kumiai や River Fish Kumiai は、漁価交渉や生活支援を通じて、漁民が経済的に自立し、差別的政策に対抗する基盤を築いたのです。

しかし、これらの組織は戦争によって突然終わりを迎えます。1942 年、日本人の強制移動が始まると、組合は解散し、資産は失われ、指導者たちは収容所へ送られました。坂本は、事務長の峰岡氏が警察に連行されたことを語り、組合の終焉を象徴的に示しています。(資料：Daphne Marlatt Editor, *Steveston Recollected, A Japanese Canadian History* (Victoria, Provincial Archives of British Columbia, 1975))

3.8.3 造船所の発展

1920 年代には、日本人船大工の造船技術は高く評価され、スティーブストンの漁船の多くが日本人造船所で建造されるようになりました。

- 船体の軽量化
- エンジン搭載の最適化
- 船底形状の改良
- 耐久性の向上

これにより、日本人漁師は漁船の性能面でも優位性を保ち続けました。

3.9 1930 年代：漁業のピークと不安定化の兆し

1930 年代、スティーブストンの日本人漁師人口は約 3,500 人に達し、地域の多数派を形成しました。しかし同時に、以下のような不安定要因が現れ始めました。

- 世界恐慌による鮭缶市場の縮小
- 漁業規制のさらなる強化

- 白人漁師団体による排日運動の激化
- ライセンス更新の制限
- 工場側の労働力再編

それでも 1930 年代末まで、日本人漁師はスティーブストン漁業の中心的存在として存在し続けました。

3.9.1 全盛期の日本人街：1930 年代のスティーブストン

1930 年代までには、スティーブストンの日系コミュニティは歴史的な絶頂期を迎え、町の全人口の 3 分の 2 から 4 分の 3（約 3,500 人）を占めるようになりました。

1908 年の林・ルミュー協定（日加排日協定）により日本人男性の移民は制限されましたが、「写真花嫁」の来航は許可されたため、独身男性中心の社会から多世代が暮らす地域へと人口構成が変化しました。女性たちの流入により、単身者向けの「バンクハウス」から、お風呂や家庭菜園といった日本の習慣を取り入れた「工場住宅」へと生活環境が移り変わっていきました。

モンクトン通りは、日系コミュニティの経済的自立を象徴する場所でした。通りには、日系住民のあらゆるニーズに応える日本人経営の商店が並んでいました。特に 1 番街の角にあった「向井菓子店」は、菓子販売、ビリヤード場、宿泊所、さらに週一度の歯科診療所まで備えた多機能な交流拠点でした。

モンクトン通りの商業拠点（1930 年-1941 年）

店名	主な機能	コミュニティでの役割
向井菓子店	菓子販売、ビリヤード、宿泊、歯科	主要な社交・多目的拠点
池田呉服店	織物、衣類、家庭用品の小売り	家庭生活に不可欠な物資の提供
広田ガレージ	ガソリンスタンド、自動車・船舶修理	漁船団の機械化をサポート

店名	主な機能	コミュニティでの役割
阿多義（あたぎ）商店	大規模小売、精神的な集会所	寺院建設前の仏教行事の会場
日本人造船所	高性能な木造刺し網漁船の建造	川の環境に適応した技術力の誇示

この時期の文化的活力を支えたのは、スポーツと宗教施設でした。「スティーブストン富士」という野球チームや、柔道・剣道の道場は、二世の若者たちに規律とアイデンティティを与えました。スティーブ・ササキの協力で設立された柔道クラブや、阿久根雄一が率いた剣道クラブは、コミュニティの誇りの柱となりました。1936年に1番街に完成した仏教寺院は、結婚式や葬儀、祝賀行事の場を提供し、精神的なインフラを完成させました。

3.9.2 環境災害と戦間期の苦闘（1913年-1940年）

しかし、スティーブストンの繁栄は、環境の変化や法的な衝撃によって度々脅かされました。1913年、フレーザー川沿いの鉄道建設によるヘルズゲートの岩崩れが発生し、サケの遡上が阻害され、漁獲量が永久的に減少しました。1918年には、スティーブストンで大規模な火災が発生し、3つの主要な缶詰工場と商業地区「ブリックブロック」が焼失、50万ドルの損失を出しました。

こうした災難にもかかわらず、日系コミュニティは漁業の技術革新によって驚異的な回復力を見せました。1922年のダフ委員会以降、日系人を業界から排除するために漁業ライセンスが組織的に削減された際も、漁師たちは造船業やベリー農業へと転換して適応しました。1931年には、動力を利用した刺し網巻き取り機（パワー・ギルネット・ドラム）を導入して漁業を効率化し、業界に革命をもたらしました。

3.10 1941年12月：戦争勃発と漁船の即時没収

1941年12月7日の真珠湾攻撃を受け、カナダが参戦したことで「日本町」は突然かつ暴力的な終焉を迎えました。

開戦から数時間のうちに、カナダ海軍は日系人が所有する漁船団を没収する大規模な作戦を開始しました。スティーブストンだけで計 1,200 隻の船が押収され、デルタのアナシス島に集められました。多くの船は強引な曳航作業で損傷したり、泥の中に放置されて沈没したりしました。また、連邦政府による杜撰な管理のために、漁具その他の機材が盗まれてしまいました。漁師たちにとって、これは生計の手段と数十年にわたるコミュニティの資本の完全な破壊を意味しました。

戦時措置法に基づき、連邦政府はスティーブストンだけで 2,000 人以上の住民に強制立ち退きを命じました。彼らはバンクーバーのハスティンクス・パークにある収容所に送られ、家族は引き離され、家畜小屋のような場所で生活させられました。

その後、資産の没収は徹底的に行われました。「敵国資産管理人」は、日系人の家、店、船などのすべての資産をオークションにかけ、不当に安い価格で売却しました。さらに残酷なことに、その売却益は、所有者自身の強制収容にかかる費用の支払いに充てられました。



フレーザー川のアナシス島に接収され係留された日本人漁船（1942 年）



1942 年にカナダ海軍に接収された日本人漁船が並ぶ。フレーザー川下流のアニーヴィル堤防
(Annieville Dyke)

資産没収の仕組み（1941 年-1943 年）

資産カテゴリ	没収の手段	経済的・社会的結果
漁船団	1941 年 12 月、海軍による押収	競合相手に二束三文で売却
不動産	敵国資産管理人による強制競売	スティーブストンにおける拠点の完全喪失
個人資産	家財道具、家具、家宝の没収	収容所の運営費に充当
預貯金	連邦政府による凍結と清算	1949 年の帰還時、無一文となる

3.10.1 ある日本人漁師の物語 — 1941 年冬、奪われた海

1941 年 12 月 7 日、ユクルーレットの小さな漁師町は、冬の雨に濡れながら静まり返っていた。大浦タツオは、日曜の昼下がり、友人の家でストーブにあたりながら茶をすすっていた。ラジオから突然、アナウンサーの緊迫した声が流れた。

「日本軍がハワイ・真珠湾を攻撃しました——」

タツオは思わず笑った。「そんなはずはない。デマだろう。」友人も首を振った。「ありえないよ。日本がアメリカを攻撃するなんて。」だが、ラジオは何度も同じニュースを繰り返した。胸の奥に、冷たいものが落ちていくのを感じた。その夜、町に軍用トラックが入ってきた。銃を肩にかけた兵士たちが、港へ向かって歩いていく。タツオは窓からその光景を見つめ、背筋が凍る思いがした。

翌朝、家の戸を叩く音で目が覚めた。開けると、RCMP の警官が立っていた。

「大浦さん、船を見せていただきたい。」

警官は船 TO に乗り込み、隅々まで調べた。地図、工具、何でも「危険物」として没収していく。エンジンをかけるための鉄棒まで取り上げられそうになり、タツオは必死に説明した。

「これがないとエンジンがかからないんです。船が動かなくなるんです。」

しかし警官は海のことを何も知らず、理解しようとしなかった。健二は仕方なく、鉄棒をシャツの下に隠して持ち出した。数日後、ユクルーレットの日本人漁師全員に命令が下った。

「船をニューウェストミンスターへ回航せよ。兵士を同乗させること。」

12 月 15 日、60 隻以上の漁船が港に並んだ。冬の海は荒れ、空は鉛色に沈んでいた。

タツオの船には、若い海軍兵が一人乗り込んだ。彼は内陸の出身で、海に慣れていないらしく、港を出てすぐに青ざめて嘔吐した。「大丈夫かい？」タツオが声をかけると、兵士は弱々しく笑った。

「すまない.....こんな任務になるとは思わなかった。」兵士個人は敵ではない、そう思うと、タツオの胸に複雑な感情が湧いた。だが、新聞やラジオは「日本人は裏切り者だ」と叫び続けている。その声が、海の風よりも冷たく心に刺さった。

船団は護衛艦 HMCS Givenchy に先導され、南へ向かった。しかし、12 月の太平洋は容赦なかった。バムフィールド付近で嵐に遭い、船団は 3 日間足止めされた。食料も暖房もなく、兵士の銃口が常に向けられていた。凍える夜、タツオは船室で震えながら、家族の顔を思い浮かべた。

「どうしてこんなことになったんだ……」幸い、地元の漁師ケネス・ミラーが食料を届けてくれた。「お前たちが悪いわけじゃない」と言ってくれたその言葉は、タツオの心を支えた。

嵐が収まると、船団は再び南下した。夜の海は真っ暗で、灯りのない船同士が波に揺られながらぶつかり合った。プロペラが空転し、船が横倒しになりそうになるたび、タツオは歯を食いしばった。クリスマスの日、船団はアラートベイに寄港した。七人の漁師が金を出し合い、店に残っていた唯一の鶏を買った。塩水で煮たキャベツと一緒に分け合い、静かに食べた。「来年は、家族と一緒に食べられるだろうか……」誰も口に出さなかったが、皆が同じ不安を抱えていた。

12月28日、ようやくフレーザー川に到着した。アナビル・スラフには、すでに何百隻もの日系漁船が並べられていた。泥に沈み、傾き、浸水し、壊れた船も多かった。タツオは、自分の船を最後に見つめた。父から受け継ぎ、何度も嵐を乗り越えてきた相棒だった。「すまない……守ってやれなかった。」彼は船体をそっと撫で、静かに別れを告げた。(資料：FuKawa 前出)

3.10.2 スティーブストン日本人漁師の強制移動

1942年の初春、スティーブストンの日本人漁師たちは、長年築き上げてきた生活が突然崩れ落ちる瞬間を迎えました。前年12月の真珠湾攻撃以降、日系カナダ人に対する疑念と偏見が急速に高まり、沿岸地域では「日本人は脅威である」という空気が広がっていました。実際には、スティーブストンの漁師のほとんどがカナダ生まれか帰化市民であり、軍や警察も「日系人は安全保障上の脅威ではない」と報告していたにもかかわらずです。しかし、政治的圧力と世論の不安が膨れ上がり、ついに政府は「沿岸100キロ圏からの全日系人退去」を決定しました。

スティーブストンの漁師たちはすでに1941年12月に漁船を没収され、アナビル・スラフに係留された船が泥に沈み、破損していく様子をただ見守るしかなかったのです。漁師にとって船は単なる道具ではなく、家族の生活を支え、海とともに生きてきた証そのものでした。その喪失感が癒える間もなく、今度は家族ごと町から追われることになったのです。1942年3月、スティーブストンの日本人家庭に退去命令が届きました。多くの家族は「すぐ戻れる」と信じ、必要最低限の荷物だけをまとめました。家具、家財、網や道具、そして家そのものを守る時間はほとんど与えられませんでした。漁師の妻たちは、幼い子どもを抱えながら衣類や食料を袋に詰め、家の戸締まりをし、家族の写真を箱にしまいました。だが、彼らが去った後、家屋が荒らされ、荷物が盗まれたという証言も多く残されています。

スティーブストンの町には、病院、商店、学校、寺院、船大工の工房など、日系人が築いた豊かなコミュニティがありました。しかし、退去命令が出ると町の空気は一変しました。かつて親しくして

いた白人住民が距離を置くようになり、挨拶すら交わさなくなったという証言もあります。漁師の一人は「昨日まで友人だった人が、急に目を合わせなくなった」と語っています。

移動当日、家族はスーツケースと布袋を抱えて家を出た。荷物の制限は厳しく、大人は 150 ポンド、子どもは 75 ポンドまでしか持ち出せませんでした。家の前にはバスが停まり、武装した警官が見守る中、家族は次々と乗り込みました。泣き叫ぶ子ども、家を振り返る母親、無言で前を見つめる父親、その光景は、町全体が深い悲しみに包まれた瞬間でした。

バスはバンクーバーへ向かい、到着したのはヘイスティングス・パークの「集合センター」でした。そこは本来、家畜展示場として使われていた場所で、馬小屋や牛舎を急ごしらえて人間用に改造したものでした。床には藁が敷かれ、壁には動物の臭いが残り、プライバシーは毛布一枚で仕切られるだけでした。ある漁師の妻は「子どもが泣き出すほど臭かった。ここが私たちの新しい生活の場所だと言われたとき、胸が締めつけられた」と語っています。

食事はパンとジャム、ボローニャソーセージなど簡素なもので、衛生状態も悪く、食中毒が発生したという記録もあります。妊婦や病人も同じ環境に置かれ、医療体制は不十分でした。「ここに長くいるのは危険だ」と感じ、政府の準備を待たずに自費で内陸へ移動することを決断した家族もいました。一方、男性の多くはすでに道路建設や伐採の労働キャンプに送られており、スティーブストンに残されたのは女性と子ども、そして高齢者でした。家族が離れ離れになることは避けられず、妻が幼い子どもを抱えて収容地へ向かい、夫はれた山中で強制労働に従事するという状況が続きました。

こうして、スティーブストンの日本人漁師たちは、海と船と町を奪われ、家族も分断され、長年築いてきたコミュニティも失いました。彼らはカナダ国民でありながら、国家から「脅威」と見なされ、故郷から追放されたのです。（資料：FuKawa 前出）

日本人が所有していた家屋や土地は、政府の「Custodian of Enemy Property（敵性財産管理局）」によって管理され、本人の同意なく売却されました。売却価格は市場価値より大幅に低く、収益は日本人の口座に入ることはほとんどありませんでした。これは実質的な財産没収政策であり、日本人コミュニティの経済的基盤を完全に破壊しました。

カナダの大規模研究プロジェクト **Landscapes of Injustice**（2014-2022）は、日系人財産の売却記録を精査し、次のように結論づけています：

「日系カナダ人の財産は、ほぼ例外なく市場価値を大幅に下回る価格で売却された」

「所有者が受け取った金額は、実際の価値のごく一部にすぎなかった」

3.10.3 スティーブストンの日本人に実際に支払われた金額（研究で判明している範囲）

漁船（Fishing Boats）

- 多くの漁船は市場価値の 10～20%程度で売却
- 例：当時 2,000～3,000 ドル相当の船が数百ドルで売却されるケースが多数
- 一部はわずか 50 ドル～100 ドルで売られた例も確認されている（Landscapes of Injustice の研究）

家屋・土地（Homes & Properties）

- スティーブストンの家屋は、戦前の評価額より 50～80%安い価格で売却されることが多かった
- 例：1,500～2,000 ドル相当の家が 300～600 ドルで売却
- 家財道具はまとめて数ドル～数十ドルで処分される例もあった

受け取り額

売却代金は「所有者の口座に保管する」とされたが、実際には

- ・ 管理費名目の控除
- ・ 税金
- ・ 移動費の天引き

などで大幅に差し引かれ、手元に届いた金額はさらに少なかった。

3.10.3 バード委員会

1947 年、カナダ政府は日系人財産の強制売却に対する苦情処理のために Royal Commission on Japanese Claims（通称：バード委員会、1947－1950）を設置しました。しかし委員会の目的「正当な補償」ではなく、政府の戦時措置を正当化しつつ、最低限の金額のみ支払うことにありました補償は極めて不十分で、実際の損失額のごく一部しか認められませんでした。そのため、バード委員会による補償は、スティーブストンの日系漁民の損失はほとんど回復しませんでした。結果として、スティーブストンの日本人が、連邦政府による財産の強制売却で、日本人受け取った金額は、バード委員会の補償額も含めて次のように少額でした。

- 漁船：本来価値の数%～10%程度
- 家屋：本来価値の 10～20%程度
- 家財：ほぼ無補償
- 総合：実損の 10～15%しか戻らなかった

3.10.4 強制移動の実態

日本人家族は以下のような場所へ移動させられました。

- ブリティッシュコロンビア内陸の強制収容所（スロカン、ニュー・デンバー、カスロなど）
- アルバータ州・マニトバ州のビート農場への強制労働
- ロッキー山脈の道路建設キャンプ

漁師たちは漁船も家も失い、内陸の山間部での生活を余儀なくされました。海を生業としてきた人々にとって、海から隔離されることは精神的にも大きな苦痛でした。

1942 年になると、リッチモンドの日系住民の強制移動はあまりにも日常的な出来事となり、1942 年 4 月の終わりには、「家族は土曜日にスティーブストンを離れる」という見出しで、マーポール＝リッチモンド・レビュー紙の小さな欄に載るほどになっていました。しかし、その短い記事をよく読むと、内容ははるかに深刻でした。新聞記事は次のとおりです。

「先週の土曜日、リッチモンドでは、シャンター（入換機）に引かれて B.C.E.R.（ブリティッシュ・コロンビア電鉄）の線路を 2 両の C.P.R. 客車と手荷物車が走っていくのが目撃された。列車はスティーブストンへ向かい、その後、日本人の高齢者と子どもたちでいっぱいになった客車を 1 両だけがリッチモンドに戻ってきた。彼らは皆、アルバータ州レースブリッジ地域の砂糖大根畑へ向かうところだった。乗客は全部で 78 名で、2 両目の客車を満たすほどの人数はまだ準備できていなかった。4 月 22 日（今日）、約 25 家族が出発する予定であり、明日は別の一団がマニトバ州のビート畑へ向けて出発する。4 月 26 日には最後の列車が、残りの住民の大半を運び出す予定である。

久保氏によれば、スティーブストンは今月末までに日本人がいなくなるだろうとのことである。農民、漁師、商店主、缶詰工場労働者などがこの移動者に含まれており、その多くはこれが人生で初めての列車の旅となる。

3.10.3 強制収容所での生活（1942 年–1949 年）

スティーブストンの住民は、BC 州の海岸線から 100 マイル以内に住む他の日系人と同様に、カナダ内陸部へと分散させられました。日系人の約 12,000 人がウエスト・クートニー地方の「ゴーストタウン」（廃れた炭鉱・木材の町）であるスローカン、グリーンウッド、カスロなどに送られました。

家族は荒れ果てたホテルや、プライバシーのない粗末なタール紙張りの小屋で生活しました。ニューデンバーのような地域では、氷点下の冬を無暖房のテントで過ごした後、自分たちで組み立て式の住宅を建設しなければなりませんでした。

家族の団結を維持したい人々には、アルバータ州やマニトバ州の砂糖大根（シュガービート）農場での労働が提示されました。村上家や原田家のような、スティーブストンの著名な家族もこの道を選びましたが、断熱材のない鶏小屋や穀物倉庫を改造した場所での過酷な生活が待っていました。海の専門家であった彼らにとって、過酷な農作業への転換は、身体的・社会的に大きな苦痛を伴うものでした。

スティーブストン住民の主な収容先

目的地の種類	具体的な場所	状況と活動
ゴーストタウン	グリーンウッド、カスロ、サンドン	廃ホテルの再利用、共同キッチン
建設収容所	タシメ、レモンクリーク、ポポフ	タール紙の小屋、キャンプ建設への強制労働
砂糖大根農場	アルバータ州、マニトバ州	家族は一緒だが納屋生活、重労働
道路建設キャンプ	ホープ・プリンスストン・ハイウェイ	男性のみを分離した道路建設労働
捕虜収容所	アングラー、ペタワワ（オンタリオ）	抵抗者やリーダーに対する厳重な拘留

3.11 スティーブストンへの帰還と「第三の定住」（1949 年–1970 年代）

1949 年 4 月 1 日、ようやく移動制限が解除され、日系カナダ人は太平洋沿岸に戻ることが許可されました。しかし、スティーブストンに戻ったのは元の人口の約 3 分の 1 に過ぎませんでした。戦後、日本人漁師が BC 州沿岸の漁業に戻れなかった理由は多くあります。

- 漁船はすでに他者に売却されていた
- 造船所・家屋・土地も失われていた
- 漁業ライセンスは白人漁師に再配分されていた
- 資金も道具もなく、再出発が不可能だった

つまり、戦前の日本人漁業の産業基盤は完全に消滅していました。

1949 年にようやく沿岸への帰還が許可されたましたが、スティーブストンに戻った日本人家族は、かつての家も土地も失っていました。漁業に戻れたのはごく一部で、多くは工場労働・農業・サービス業など別の職業に転じざるを得なかったのです。戦後のスティーブストンの労働力は、主に 3 つの分野によって占められていました。

3.11.1 商業漁業

「ロスト・フリート」（1941 年に 1,100 隻以上の船舶が接収された事件）にもかかわらず、フレーザー川は依然としてこの地域社会の中心であり続けました。

漁師：多くの二世の男性が、サケの刺し網漁に戻りました。しかし、もはや自分の漁船を所有していなかったため、彼らは新しい船を建造する資金を貯めるまで、B.C. パッカーズのような大手缶詰工場が所有する「会社船」で働くことが多かったです。また、缶詰工場からローンを借りて船や機材を買い直す人もいました。

- **漁獲物回収業者：**小柳敏のような一部の人は回収業者として働き、海上で小型漁船と合流して漁獲物を氷で梱包し、缶詰工場へ運ぶ大型船を操縦の仕事をしていました。

3.11.2 缶詰工場と陸上作業

缶詰工場は、女性や船に乗っていない人々にとって、戦前と同様に、主要な雇用先でした。

- **缶詰工場労働者：**1950 年代の「典型的な」スティーブストンの家族は、往々にして「漁師の父と缶詰工場の母」で構成されていました。女性たちは、缶詰を手作業で詰めたり、サケの卵を加工したりして、長時間働きました。

- **網の責任者と修理工：** 巨大な網を維持するには熟練した技術が必要でした。日系カナダ人は、漁具の修理と保存に関する深い専門知識から、「網の責任者」として雇われることが多かったです。

3.11.3 造船と熟練職

日系コミュニティはインフラ全体を再建しなければならなかったため、職人の需要が高かったでした。

- **造船職人：** 浅利定次郎のような熟練の職人が造船所に戻ってきました。彼らは、小型の木造帆船から、より機械化された大型の巻き網漁船や、刺し網漁船への移行において重要な役割を果たしました。
- **大工：** 多くの男性が建設業に従事し、失った家屋に代わる質素な「高床式住宅」や、スティーブストン仏教寺院のような地域施設を建てました。

3.11.4 農業

スティーブストンは漁業で有名ですが、周辺のリッチモンド地域では農業も行われていました。

- **ベリー類や野菜の栽培：** 海に戻らなかった家族の中には、農業、特にイチゴやジャガイモの栽培を始めた者もありました。これは、戦後の漁業免許の規制があまりにも厳しく、対応が困難だと感じた人々にとって、しばしば最後の頼みの綱となりました。

このような日系人の経済的復活の努力が、コミュニティに活力を与え、1957年のスティーブストン・コミュニティセンターや、1972年の武道センターの建設へとつながりました。

3.11.5 スティーブストンに戻った二人の日本人漁師の物語

ヨシオ“ジョー”寺西

1949年の春、内陸の町ルンビーで製材所の仕事をしていたヨシオ“ジョー”寺西は、ラジオから流れる一つのニュースに耳を疑いました。「日本人が西海岸に戻れるようになった」という知らせだったのです。戦時中、彼は家族とともにミント鉱山、ブリッジリバー、カムループスなどを転々とし、農作業から工場労働まで、あらゆる仕事をして生き延びてきました。だが、心の奥底には常に「海へ戻りたい」という思いがありした。寺西は叔父の寺口とともに、すぐにRCMPへ旅券許可を申請し、スティーブストンへ向かいました。だが、そこに待っていたのは、かつての漁村の面影ではなく、荒れ果てた土地と失われた生活基盤でした。彼らには車もなく、歩いて住む場所を探し回っ

た。ようやく見つけたのは、リッチモンドのモンクトン通りにあった小さな小屋付きの 6 エーカーの土地でした。

翌朝、寺西たちは夜明け前からバンクーバーの漁業局の前に並びました。寺西は免許は取れました。しかし、船がない。資金もない。戦時中の収容生活で貯金は底をついていました。寺西は 10 日間歩き回り、ようやく 900 ドルの老朽化した小さなギルネッターを見つけました。叔父の寺口は缶詰会社の担当者と交渉し、グレート・ウェスト・カナナリーが彼らを雇うことに同意しました。こうして寺西は、戦前と同じように再びフレーザー川で網を投げるできるようになりました。その後、寺西は冬の間に造船所で働き、やがて自分の家を建て、土地を買い増し、家族の生活を安定させました。1984 年に 71 歳で引退するまで、彼はスティーブストンの漁師として生き続けました。

T. “Buck” 鈴木 of 再出発

1949 年、鈴木がフレーザー川に戻ったとき、彼を迎えたのは冷たい視線と差別でした。白人漁民の多くは日系人の復帰に反対し、缶詰会社も雇用を拒みました。そんな中、唯一彼に声をかけたのが、グレンローズ・カナナリーのデュガルド・バートレットでした。鈴木は資金がなく、船もありませんでした。彼はバートレットに「船を買う資金が必要だ」と正直に伝えました。バートレットは「探してこい。バックアップする」と言ってくれました。鈴木は 2000 ドルで小さな船と小屋を見つけ、「戦後最初に漁業に戻った日系漁師」となりました。

しかし、漁業再開への道のりは険しかったのです。白人漁民からの嫌がらせは日常的で、彼の船の窓が割られることもありました。それでも鈴木は屈しませんでした。彼は漁に出続け、やがて高い漁獲成績を上げ、缶詰会社からも信頼される存在となりました。

さらに鈴木は、漁民組合の中で日系漁民の権利を守るために活動し、戦前から続いた差別的な漁業制度を変えるために尽力しました。彼の働きかけにより、日系漁民は戦前のような区域制限から解放され、沿岸全域で漁ができるようになりました。鈴木は後に環境保護活動にも取り組み、彼の名を冠した「T. Buck Suzuki Foundation」は現在も漁場保全の中心的存在となっています。

3.12 遺産、リドレス（補償）、そして現代のウォーターフロント

1988 年のリドレス合意（連邦政府による謝罪と補償）により、2017 年の日系人記念碑などの記念事業が促進されました。かつての「団体（JFBS）」の建物の修復やジョージア湾缶詰工場の保存により、三尾村から来た漁師たちの物語と、彼らが築き上げたこの町歴史を保存しようという努力が始まりました。

今日、スティーブストンは観光と漁業のバランスを取りながら、カナダ最大級の小型商用漁船団の拠点となっています。日系コミュニティの不屈の歴史は、久野庭園の桜や、今も活気ある文化センターの中に息づいています。2022年にBC州政府が表明した1億ドルの補償（リドレス）は、国家による抹消の危機を乗り越え、カナダの多文化主義の象徴となった日系カナダ人コミュニティの強さを最終的に認めるものとなりました。

4. スティーブストン（Steveston, BC）の日系カナダ人（一世と二世以下）の人数

スティーブストンの日系カナダ人コミュニティの歴史は、急速な発展、突然の強制移動、そして大きく姿を変えながらも続いた復興という物語です。第二次世界大戦以前、スティーブストンには、バンクーバーのパウエル街「ジャパントウン」に次ぐ、カナダで二番目に大きな日系コミュニティが存在していました。

歴史的な日系人人口の推計

時代	推定人口	背景・主な出来事
1870年代	0	最初の日本人移民である長野万蔵が1877年にBC州へ到着したが、この時点でスティーブストンには日系の定住者はなかった。
1880年代	約50人	和歌山県三尾村出身の久野儀兵衛が1887年に到着し、フレーザー川のサケ産業へ仲間を呼び寄せ始めた。
1900年代	1,000人以上	急速な人口増加。缶詰工場の飯場が主に男性の季節労働者で満員となった。
1930年代	3,000～3,500人	「黄金期」。スティーブストン全人口の3分の2～4分の3が日系で占められていた。
1942年	約2,500人	強制移動。1942年初頭、日系人は全員、強制的に内陸の収容所へ移送された。
1942-1949年	0人	スティーブストンは「ゴーストタウン」と化した。家屋・船・財産は政府により没収・売却された。

時代	推定人口	背景・主な出来事
1950 年代	約 800 人	1949 年に沿岸部への帰還禁止が解除され、元の住民の約 3 分の 1 が戻り、再建を始めた。 現在、スティーブストンを含むリッチモンド市には 1 万 1 千人以上の日本系住民がいるが、1930 年代のような集中した「ジャパントウン」は存在せず、市内に広く分散している。
現在	N/A（分散）	2021 年のカナダ国勢調査によれば、スティーブストンを含むリッチモンドの人口は 208,400 人で、この中の 99,789 人（48 パーセント）が中国系カナダ人です。また、中国系カナダ人の 60 パーセント余りが新移住者です。

5. スティーブストンの日本人の造船業の推移

5.1 日本人の造船業の発展

スティーブストンにおける日本人の造船業は、19 世紀末の日本人移民の定着とともに始まり、やがて BC 州沿岸でも屈指の技術力を誇る産業へと発展しました。1880 年代から日本人船大工は BC 沿岸で高品質の漁船を建造し、150 以上の缶詰工場を支える漁船供給の中心的存在となりました。スティーブストンはその主要拠点であり、1919 年までには少なくとも 20 の日本人経営のボートワークスが存在したと記録されています。彼らは和船の技術を基盤に、北米の漁業に適応した独自の船体設計を発展させ、その「清潔で精緻な造り」は地域社会でも高く評価されました。

造船業の発展を支えたのは、アタギ、キシ、ムカイ、ムラカミ、ナカデなどの家族経営のボートワークスでした。これらの家系は、日本の伝統工具と技法を用いながら、スティーブストンの漁業に最適化された木造船を大量に建造しました。例えばキシ家は 1930 年代に Richmond Boat Builders を創業し、戦前には複数の造船所を運営していました。彼らの工具には家名が刻まれ、隣接する多数の造船所の中でも、技術の誇りと独自性を示していました。

しかし、この繁栄は 1942 年の強制移動によって突然断ち切られます。カナダ政府はわずか数時間で 1,137 隻の日本人漁船を没収し、造船所や設備も「投げ売り価格」で処分されたと記録されています。造船家たちは家族とともに内陸の収容地へ送られ、事業は完全に消滅しました。それでも一部の船大工は収容所内で技術を活かし、木工や修理作業を続けました。

戦後、1949年に日系人の移動制限が解除されると、漁業会社は再び日本人船大工の技術を求め、彼らをスティーブストンへ呼び戻しました。キシ、ムカイ、アサリ、サカモトなどの家族は帰還し、戦前と同じ技術で造船業を再建しました。戦前ほどの規模には戻らなかったものの、彼らの技術は漁業の復興に不可欠であり、地域の造船文化を戦後も支え続けてきました。

5.2 日本人造船所の消滅

1949年に移動制限が解除されると、漁業会社が日本人船大工を呼び戻し、一部の家系（キシ、ムカイ、アサリ、サカモトなど）が造船を再開しました。ただし、戦前のような20以上の造船所が並ぶ規模には戻らず、家族経営の小規模な造船・修理業として細々と続いた形です。日本人船大工による木造ギルネッターやトローラーの建造・修理は1960年代まで続いたと記録されています。しかし、1960年代後半～1970年代にかけて、（ファイバーグラス）船の普及、大規模造船所の台頭、小規模家族経営の衰退により、日本人造船所は自然消滅的に姿を消していきました。

5.3 日本人造船所で建造された漁船

5.3.1 木造ギルネッター

最も代表的な漁船が、24～26フィート級の木造ギルネッター（Gillnetter）でした。キシ（Kishi）家をはじめとする日本人船大工が大量に建造した標準的な漁船です。ギルネッターはフレーザー川のサケ漁に最適化され、浅瀬でも操作しやすい船体、軽量で丈夫な木造構造、網の扱いがしやすいデッキ配置が特徴でした。

5.3.2 トローラー（Troller）

ギルネッターほど多くはありませんが、トロリング漁（一本釣り）用の小型木造船も建造され、戦後1960年代まで修理・建造が続けられました。

5.3.3. 多用途の木造フィッシュボート（Fishboat, general）

キシ家の造船記録には、一般漁業用の木造船（Fishboat, general）が多数含まれています。これらはサケ、ニシン、その他沿岸漁業に幅広く使われました。

5.3.4 シーナー（Seiner）やフィッシュパッカー（Fishpacker）

これら大型船も建造されたとキシ家の記録に残っています。日本人船大工の技術が、単なる小型漁船にとどまらず、より複雑な船種にも及んでいたことがわかります。

5.4 日本人船大工の造船技術の特徴

日本人船大工の特徴は次のとおりです。

- 清潔で精緻な木工技術（“clean and workmanship legendary”）
- 日本の大工技術を木工技法の使用（現在の Crystal S 修復でも確認）
- 漁業者のニーズに合わせた実用性の高い設計
- 基盤にした高精度の木造船体
- 蒸し木曲げ（steam bending）

、職人の需要が高かったでした。

- **造船職人：**浅利定次郎のような熟練の職人が造船所に戻ってきました。彼らは、小型の木造帆船から、より機械化された大型の巻き網漁船や、刺し網漁船への移行において重要な役割を果たしました。
- **大工：**多くの男性が建設業に従事し、失った家屋に代わる質素な「高床式住宅」や、ステイブストン仏教寺院のような地域施設を建てました。

6. スティーブストン（Steveston, BC）の日系カナダ人（一世と二世以下）の人数

スティーブストンの日系カナダ人コミュニティの歴史は、急速な発展、突然の強制移動、そして大きく姿を変えながらも続いた復興という物語です。第二次世界大戦以前、スティーブストンには、バンクーバーのパウエル街「ジャパントウン」に次ぐ、カナダで二番目に大きな日系コミュニティが存在していました。

6.1 歴史的な日系人人口の推計

時代	推定人口	背景・主な出来事
1870 年代	0	最初の日本人移民である長野万蔵が 1877 年に BC 州へ到着したが、この時点でスティーブストンには日系の定住者はなかった。
1880 年代	約 50 人	和歌山県三尾村出身の久野儀兵衛が 1887 年に到着し、フレーザー川のサケ産業へ仲間を呼び寄せ始めた。

時代	推定人口	背景・主な出来事
1900 年代	1,000 人以上	急速な人口増加。缶詰工場の飯場が主に男性の季節労働者で満員となった。
1930 年代	3,000～3,500 人	「黄金期」。スティーブストン全人口の 3 分の 2～4 分の 3 が日系で占められていた。
1942 年	約 2,500 人	強制移動。1942 年初頭、日系人は全員、強制的に内陸の収容所へ移送された。
1942-1949 年	0 人	スティーブストンは「ゴーストタウン」と化した。家屋・船・財産は政府により没収・売却された。
1950 年代	約 800 人	1949 年に沿岸部への帰還禁止が解除され、元の住民の約 3 分の 1 が戻り、再建を始めた。
現在	N/A（分散）	現在、スティーブストンを含むリッチモンド市には 1 万 1 千人以上の日系住民がいるが、1930 年代のような集中した「ジャパントウン」は存在せず、市内に広く分散している。 2021 年のカナダ国勢調査によれば、スティーブストンを含むリッチモンドの人口は 208,400 人で、この中の 99,789 人（48 パーセント）が中国系カナダ人です。また、中国系カナダ人の 60 パーセント余りが新移住者です。

6.2 歴史資料に基づく最も明確な人口推計

1930 年代のスティーブストンの人口

- 総人口：約 3,500 人（リッチモンド市公文書館）
- 日系人口：約 3,500 人（Landscapes of Injustice の研究）

複数の資料が一致しており、1930 年代のスティーブストンでは日系住民が圧倒的多数を占めていたことが確認されます。他の歴史的記述でも、戦前は住民の約 2/3 が日系とされています。

6.3 1950年代のスティーブストンの日系人人口の推計

1949年4月1日に日系カナダ人の、カナダ内の移動が自由になり、カナダ各地に強制移動させられていた日系人がブリティッシュ・コロンビアに戻れるようになってからも、大多数の日系人はブリティッシュ・コロンビアに直ちには、戻りませんでした。但し、スティーブストンは例外で、1949年4月1日以降、1950年代にかけて、「相当数の少数派（a significant minority）がスティーブストンに戻った」という記述が、多くの日系人コミュニティの記録で見られる。強制移動時の人数の3分の1が戻ったというのがこれらの文書の通説です。この割合から、1949年から1950年代にかけて、スティーブストンに戻った日系人は約850人、250家族だと推測できます。

7. スティーブストンの日系人の住宅と居住地区

7.1 1880年代「村の建設期」

1880年代のスティーブストンはまだ区画整理が始まったばかりの未整備の村でした。1880年に区画が引かれ、1889年によく村として法人化される段階で、道路も十分ではなく、建物も少なかったとされています。つまり、日本人漁民が到着し始めた1880年代半ば～後半は、住宅インフラがほとんど存在しない状態でした。日本人漁民がスティーブストンで、季節労働者として働き始めたのは1880年代半ば（Phoenix Canneryでの雇用）と記録されています。当時のカナダ太平洋沿岸の漁業では、

- 漁期だけ働く季節労働
- カナリー（缶詰工場）が労働者用の簡易宿泊施設を提供
- 低賃金・低待遇のアジア系労働者は最も粗末な住居に割り当てられる

という構造が一般的でした。

7.2 1880年代の日本人漁民の住居の特徴（推定される実態）

当時の一次資料は少ないものの、1890年代以降の確実な記録と、同時期の他地域の漁村の状況から、以下のような住まいが最も妥当です。

7.2.1 カナリー敷地内の「粗末な木造バラック（シェック）」

- 板を打ち付けただけの簡易小屋
- 断熱性は低く、雨漏りも多い
- 二段ベッドを詰め込み、複数人で共同生活
- トイレ・炊事場は共用

後年の記録では、日本人漁民の多くがカナリー所有の借家に住んでいたと明記されています。これは 1880 年代からの慣行が続いたと考えられます。

7.2.2 河岸の「キャンプ型住居」

- 漁期の間だけ建てられる仮設小屋
- 流木や廃材で自作
- 川沿いに密集して建てられた

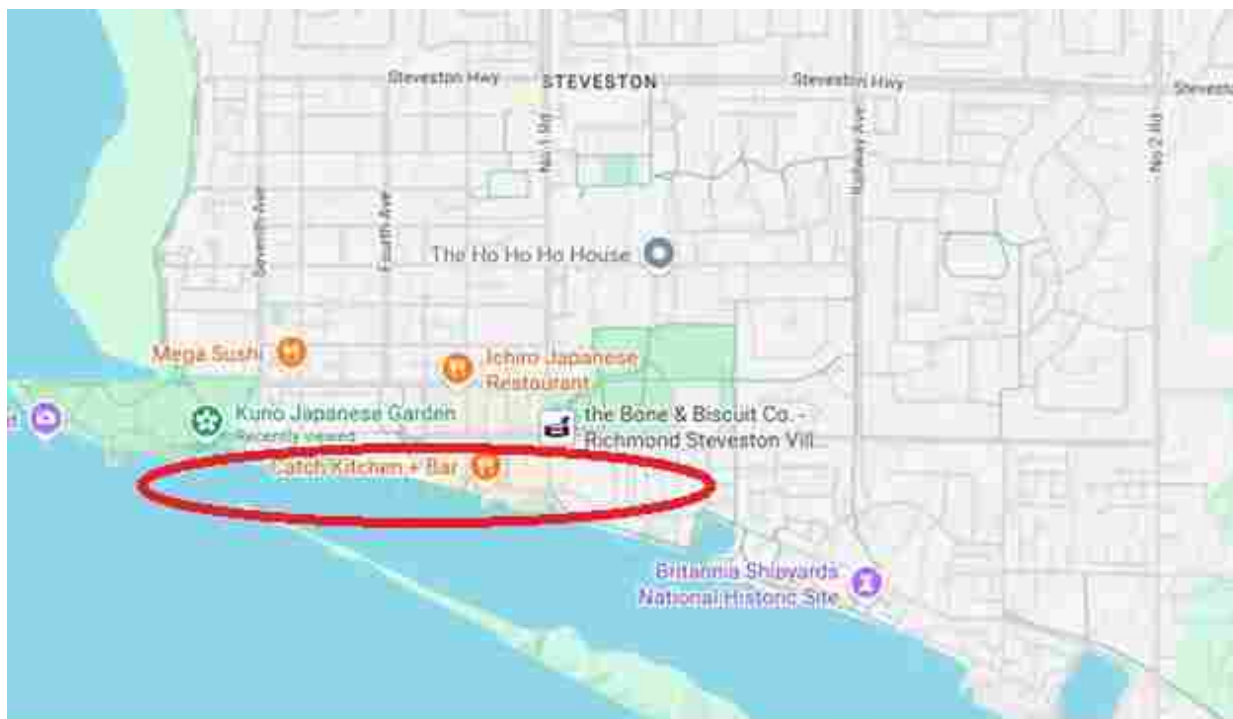
7.2.3 船上生活（漁期）

- 漁の合間は船で寝泊まりすること多かった
- 特に初期移民は住居を確保するまで船を使った可能性が高い

7.3 1890－1895 年代の日本人漁民の住居の特徴

1890 年代になると日本人漁民の定住化が始まり、カナリー沿いに日本人長屋が並び始める。

- 1890 年代初頭：Steveston は「Salmonopolis」と呼ばれるほどカナリーが急増（45 工場の半数がスティーブストン）。
- 季節労働者ではなく、通年居住の日本人家族が増える。
- カナリー会社が労働者向けに長屋型の借家（row houses）を建設。
- Fraser River 南岸のカナリー帯（Phoenix, London's Landing など）に沿って日本人居住地が带状に形成された。
- Moncton St. の南側に日本人の家屋が増加。
- まだ「日本人街（Japantown）」と呼べるほどの商店街は形成されていない。



1900 年代に日系人は、上の地図の赤線に囲まれた地域を中心にして、主にフレーザー川の川岸に沿った缶詰工場の長屋に住んでいた。

7.4 1895－1900 年代の日本人漁民の住居の特徴

Moncton St. 沿いに日本人商店・施設が出現し、日本人街が成立する

- 1897 年：日本人漁業者組合（Japanese Fishermen's Benevolent Society）が病院を設立。
- 1900 年：30 床の病院が建設され、隣接して日本語学校の前身となる建物が置かれる。
- 日本人商店・理髪店・雑貨店が Moncton St. に並び始める。
- Moncton St. × No.1 Rd. 周辺に日本人商店街が形成される。
- 河岸のカナリー裏手には日本人長屋が密集する。
- 日本人病院（1897-1900）が地域の中心施設となる。
- 日本人居住地は「川沿いの労働者住宅帯」＋「Moncton St. の商業帯」という二層構造へ変化。

7.5 1930 年代のスティーブストン日本人住居の全体像

1930 年代は、スティーブストン日本人社会が最も安定し、人口も最大規模に達した時期です。ここには次のような住宅と施設がありました。

木造の一戸建て住宅が主流

- 1930 年代には、日本人の多くが家族世帯で暮らす一戸建て住宅を所有または借家として住んでいました。これは、1900 年代初頭の長屋中心の労働者住宅から大きく進化した点です。

長屋 (row houses) も残るが、初期より質が向上

- 1890 年代にカナリーが建てた長屋は、1930 年代にも一部残っていました。ただし、初期の粗末なバラックとは違い、板張りのしっかりした構造で、家族世帯が住むことも多かった。長屋はカナリーの労働者住宅として維持されていた。長屋は、漁業シーズンに働く若い独身男性や新移住者の住まいとしても機能していました。

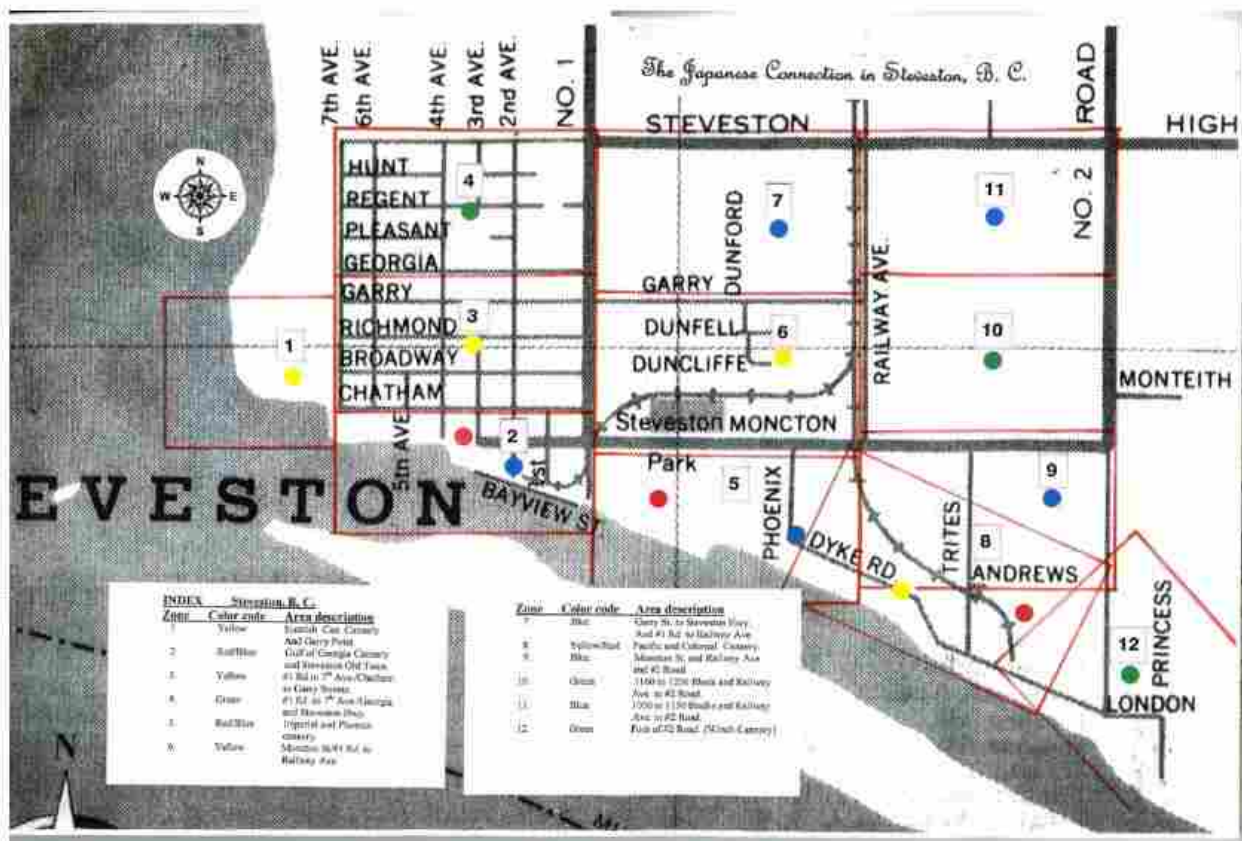
商店併用住宅（店舗＋住居）が Moncton St. に並ぶ

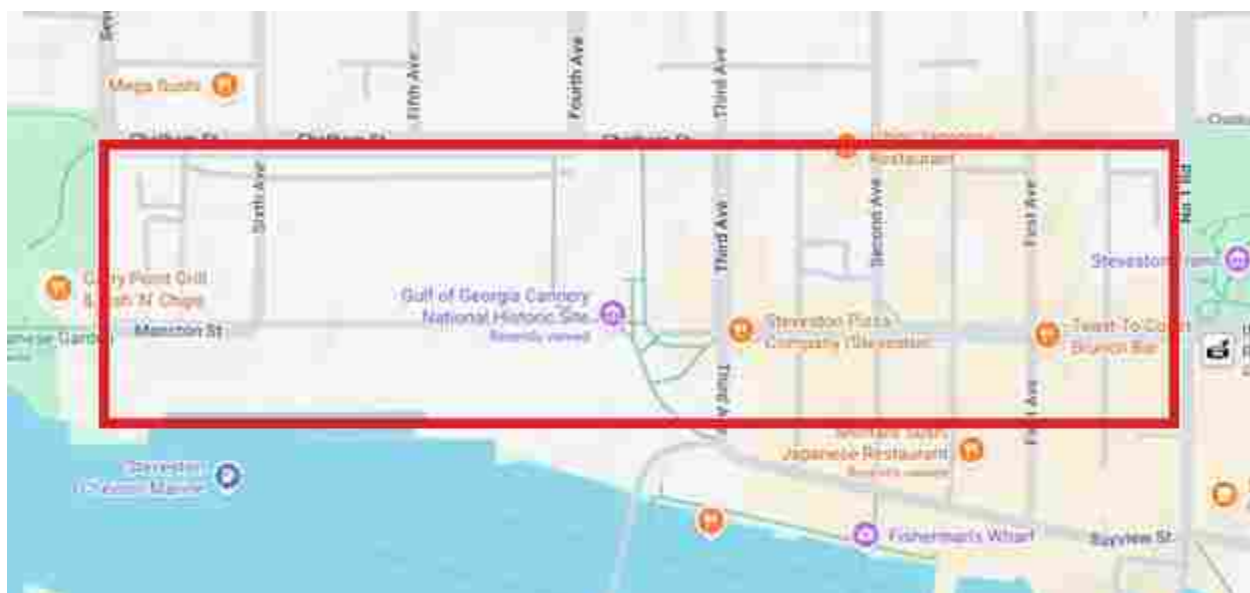
- 1930 年代の Moncton Street は、完全に「日本人商店街」として成立していました。次のような商店が軒を連ねていました。食料品店、理髪店、仕立屋、雑貨店、宿屋、写真館、料理屋。これらの多くは、1 階が店舗、2 階が住居という構造でした。

公共施設と社会インフラ

- 病院・学校・寺院・会館などの公共施設が揃う成熟した町
- 上下水道・電気などのインフラが整備され、生活水準はカナダ人と同等

日系カナダ人の資産の強制売却の記録を調査した The Landscape of Injustice プロジェクトの一部として、太平洋戦争直前のスティーブストンの日系人の住居を示した地図がある。日系人はスティーブストン全域の住んでいたが、特に集中していた地域は No2 の地域で、Moncton Street の日本人商店街と、下記の赤線で囲まれた地域の住宅ががあった。







8. 2026 年のスティーブストン

戦前、日本人の商店が立ち並ぶ Moncton Street と、日本人住宅が密集していた、Chatham Street と Moncton Street の間は、Gulf of George Cannery National Historic Site から西側は、漁業関係の施設、東側は商店とアパートメントが立ち並びます。また、フレーザー川沿いには Gulf of George Cannery から Britannia Shipyards National Historic Site までの遊歩道が整備され、遊歩道の陸側には商業施設とアパートが並んでいます。Steveston Harbour は 200 隻ほどの小型漁船の漁港で、現在でも漁船が捕獲した海産物を漁港で販売しています。



— Steveston looking west along Moncton Street from No. 1 Road around 1940. The majority of the businesses along this street were operated by Japanese-Canadian entrepreneurs at the time. City of Richmond Archives

1940 年に No1Road から西の Moncton Street。両側に日本人の商店が並ぶ。



— The Japanese Fishermen's Hospital on No.1 Road in Steveston, ca. 1915. City of Richmond Archives photograph 2006.39.47.

No1Road にあった日本人漁夫慈善会病院（1915 年ごろの写真）



Moncton Street と Bayshore Street 角のアパートメント



Fisherman's Warf

8. スティーブストンの日系人関連の文化遺産

バンクーバー国際空港からスティーブストン漁港までは、約 11 キロ、車で 20 分の距離です。スティーブストンには、ホテルは二つしかないですが、スティーブストンを歩いて探索するのに便利のように、British Shipyards National Historic Site に近いホテルに泊まりました。4 月 4 日（土曜日）は午前 7 時に起床しました。今日は快晴です。気温はプラスの 10 度、まだ薄ら寒いです。河沿いの遊歩道を漁港まで歩き、コーヒーショップで朝食をとりました。遊歩道には既に散歩やジョギングをする人が、大分出ています。朝食後、British Shipyards National Historic Site まで歩きました。ここはスティーブストンの漁業関連の複合歴史遺産展示場で、さまざまな古い建物が保存されています。

8.1 ブリタニア造船所国定史跡（British Shipyards National Historic Site）

スティーブストンの Britannia Shipyards National Historic Site に保全されている建造物は、1880 年代～1940 年代の漁業・造船・缶詰産業の多文化労働コミュニティを丸ごと保存した、カナダでも極めて希少な一群です。



8.1.1 日本人漁師家族のための二家族住宅（Japanese Duplex）



この建物は 1890 年代に、フェイックス鮭缶工場（Phoenix Cannery）が、日本人漁師家族のために建てた 16 の家屋の一つで、1930 年代まで使用されました。一階は二家族が住めるように仕切られていて、二階は漁網の作成や、漁具の保管に使われました。

8.1.2 漁網乾燥小屋（Seine Net Loft）

漁網乾燥小屋は水上に建てられ、漁師たちが船から直接網の積み下ろしを行えるようになっていました。漁師は魚網を小屋の運び込み、洗浄し、高さ 22 フィートの天井から吊るして乾燥しました。漁網乾燥小屋は網の修繕や予備の漁具の保管場所としても使われました。このような漁網乾燥小屋は、スティーブストンのウォーターフロント沿いの缶詰工場跡地に数多く建てられていました。



中には当時の漁業の様子を示す展示物が多数あります。

8.1.3 造船業の村上音吉の住家と仕事場



左側の大きな建物が仕事場、その横に住家が見える。

村上家は 1939 年、フェニックス・キャナリーから借り受けた土地にこの造船所を建設しました。村上男吉は毎年冬に 2 隻の船を建造し、夏の間は漁業に従事していた。日本式と西洋式の工具を併用し、一度に 1 隻ずつ船を建造した。仮設のレールを使い、完成した船は正面の遊歩道を通して進水させました。この造船所の内部は、村上氏の息子ジョージ氏の口述記録をもとに再現されており、作業台、乾燥ラック、工具、収納箱などが設置されています。

村上男吉は、広島県の小さな漁村・瀧丸で生まれました。1908 年にスティーブストンに到着し、スティーブストンの日本人コミュニティの多くの仲間たちと共に、漁業や造船の生活を送り始めました。1925 年にアサヨと結婚した音吉は、1929 年から 1942 年に強制退去を余儀なくされるまで、10 人の子供たちと共にこの家で暮らしました。

妻の村上アサヨ（旧姓：今本）は、1898 年 2 月 15 日、日本の広島県尾道市で生まれました。1923 年に写真花嫁としてスティーブストンへと渡りました。到着後、結婚相手となる男性と対面したが、即座に断った。「背が低すぎたし、あまりハンサムではなかったからだ。」彼女は渡航費の借金を返済するため、2 年間缶詰工場で働き、そこで村上音吉と出会いました。二人は結婚し、彼女は妻として、母として、熱心な園芸家として、そしてバイオリン奏者として、新たな人生を歩み始めました。

村上家の食堂と台所



8.1.4 ブリタニア造船所

ブリタニア造船所は 1889 年にブリタニア鮭缶工場として建設されましたが、1918 年、鮭缶産業の変化により閉鎖され、ABC Packing Company の漁船修理、建設のための造船所に改装されました。造船所は 20 世紀まで稼働して、スティーブストンの漁業を支えましたが、1990 年代、漁業の縮小とともに閉鎖しました。



8.1.5 中国人雇用者のための集団住宅

これは西海岸に残る唯一の中国人用宿舎です。この大きな2階建ての建物は、もともとブリティッシュコロンビア州ナイト・インレットにあるグレンデール・キャナリーで働く中国人労働者の宿舎として使われていました。1915年頃に、グレンデール工場の所有者であったABCパッキング・カンパニーによって建設されました。

一階は食堂として使われ、最大100人の中国人男性が食事や交流のために集まった。二階には、地元の缶詰工場で働く夏の間、労働者たちが使用した二段ベットがありました。住居は質素で、快適さや文化的な配慮は一切なされていませんでした。中国人労働者は、缶詰工場で過酷な、され、彼らは毎シーズン、缶詰会社と交渉して驚くほど低い賃金と厳しい食事規定を押し付けていた。鮭を缶詰のするために頭と尾を切り落とし、内臓を処理し、缶詰につめる作業を19世紀末から20世紀初頭まで、ほぼ独占的に担当していました。長い間、中国人がこの仕事を担当したのは、缶詰工場が中国人請負師に一定数の労働者の供給を依頼していたからです。



8.2 スティーブストン日系文化会館 (Steveston Japanese Canadian Culture Centre)



スティーブストン日系文化会館



スティーブストン日系武道館

スティーブストンでは戦前から大きな日系社会が形成されていましたが、1942年の強制移動により共同体は壊滅しました。戦後、1949年に帰還が許可されると日系住民は地域社会に再び参加し、1950年代にはコミュニティ再建の動きが活発化しました。1955年には日本人会 (Japanese

Canadian Citizens' Association) が「約 15,000 ドルを保有しているので、独自のホール建設ではなくコミュニティセンター建設に協力したい」とスティーブストン・コミュニティ・ソサエティ) SCS) に申し出ました。この協力により 1957 年にスティーブストン・コミュニティ・センター (Steveston Community Centre) が開館し、日系の柔道・剣道クラブ、日本語学校などが活動の場を得ました。

1970 年代には武道クラブの成長に伴い専用施設の必要性が高まり、1972 年に武道センターが完成しました。さらに 1990 年代初頭、日系住民は日本政府の補償金 (Redress) を活用し、地域住民の支持を得て新たな文化センター建設を提案しました。最終的に補償金 50 万ドル、州政府の基金 26 万ドルを得て、1992 年にスティーブストン日系文化会館 (Steveston Japanese Canadian Cultural Centre) が正式に開館しました

文化センターの主な活動

文化センターは開館以来、日本語学校の新たな拠点となり、武道クラブや文化団体の活動を支える中心施設として機能しています。また、スティーブストン最大の行事であるスティーブストン鮭祭り (Steveston Salmon Festival) では、日系団体が長年にわたり、日系焼きそばブースや文化ショーを担当し、毎年 100 名以上のボランティアが参加しています。文化センターと武道センターでは盆栽、生け花、茶道、琴、踊り、武道演武など多彩な文化展示が行われ、来場者は毎年 8 万～10 万人に達します。

さらに、スティーブストンの歴史保存活動とも連携し、村上家住宅や岸ポートワークスの保存、日系漁民記念碑の整備、映像プロジェクト「Nikkei Stories of Steveston」など、日系史の継承にも深く関わっています。

8.3 ジョージア湾鮭缶工場国定史跡 (Gulf of Georgia Cannery National Historic Site

ブリタニア造船場国定史跡から、フレーザー川に沿った遊歩道を海に向かって 20 分ほど歩くと、フレーザー川に面したジョージア湾鮭缶工場国定史跡に到着します。

Gulf of Georgia Cannery は 1894 年に操業を開始しました、当時のスティーブストンは「缶詰工場の町」と呼ばれるほど漁業が盛んでした。**1890 年代～1900 年代初頭：最大規模のサーモン缶詰工場**

1897 年には年間 250 万缶以上を生産し、BC 州最大の缶詰工場 (Monster Cannery) として知られました。缶詰工場では、先住民、中国系、日本人漁民、欧州系移民など多様な労働者が働きました。スティーブストンの多文化社会形成に大きく寄与しました。しかし、缶詰生産の技術革新と産業再

編により、1930 年に最後の鮭缶が生産されました。第二次世界大戦中はニシン缶詰が主力となり、連合軍向けの食料供給拠点として再び活況を呈しました。1940 年代後半～1960 年代にはニシンの油・魚粉製造（herring reduction）が中心となり、施設は拡張を続けましたが、1979 年に閉鎖になりました。

現在、主な展示は缶詰ラインと西海岸漁業の発展史を紹介しています。特に、1930～50 年代の缶詰製造ラインが復元されており、当時の作業工程を体験的に学べます。

8.4 ギャリー・ポイント・パーク

スティーブストンの南西の端の海に面した所に、ギャリー・ポイント・パークがあります。この公園の入口に久野儀兵衛日本庭園があります。リッチモンド随一の桜スポットとして知られ、約 255 本のアケボノ桜が春になると一斉に咲き誇ります。公園全体が淡いピンク色に染まり、海風と桜が同時に楽しめる、メトロバンクーバーでも特別な場所です。アケボノ桜はソメイヨシノに近い品種で、2000 年に久野儀兵衛と関係のある BC 州和歌山県人が寄贈して植樹が始まり、2010 年までに 255 本の植樹が終了しました。バンクーバーでは、一番早く開花します。私が訪問した 2026 年 4 月 4 日には、ちょうど満開で花見の客がたくさんきていました。



ギャリー・ポイント・パークの夕日



ギャリー・ポイント・パークの桜

9. 参考文献

9.1 Ken Adachi, The Enemy That Never Was (Toronto, McClelland & Stewart, 1979 and 1991)

大木崇による日本語訳、ケン・アダチ著、「存在しなかった敵、日系カナダ人の歴史」がエドモントン日系文化協会のウェブサイト、[chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.ejca.org/resources/30_WEBSITE_CONTENT/2020/HistoryProject/Ken%20Adachi%20-%20Enemy.pdf](https://www.ejca.org/resources/30_WEBSITE_CONTENT/2020/HistoryProject/Ken%20Adachi%20-%20Enemy.pdf) にあります。

これは日系カナダ史の基礎文献ですが、スティーブストンの日系人に関しても多くのページを割いて記述しています。要点は次のとおりです。

スティーブストンの日本人漁師たちは、19世紀末からフレーザー河の鮭漁に深く関わり、地域経済の中心的存在となった。しかし、その成功は同時に白人漁師との激しい対立を生み出した。第2章が描くように、1900年・1901年のフレーザー河漁業紛争では「暴力的な衝突が発生し、戒厳令が敷かれる事態にまで発展しました」。白人漁師は日本人が漁業を支配

することを恐れ、政治家は排外感情を利用して参政権剥奪や免許制限を進め、日系漁師は制度的差別の中で生き抜くことを強いられた。

1920～30年代に入ると、政府はさらに露骨な排除政策を強めた。第6章が示すように、連邦漁業省は「東洋人の漁労免許を毎年削減する」という方針を取り、スティーブストンの日本人漁師は漁業からの排除を狙った制度的圧力に直面した。1929年に英国枢密院が「人種を理由に免許を拒否することはできない」と判断したものの、行政は抜け道を使って削減を継続し、漁師たちは不安定な立場に置かれ続けた。

そして1941年12月の真珠湾攻撃が、スティーブストンの日本人漁師社会を決定的に破壊する。第9章が描くように、カナダ政府は日系人を「敵性外国人」とし、1942年初頭に太平洋岸100マイル地域からの強制立ち退きを命じた。「日系人は家、農地、漁船、家財道具をすべて残し...指定された場所へ集まるよう命じられました」。スティーブストンの約2,000人の漁師と家族は、世代を超えて築いた生活基盤を一瞬で奪われ、内陸の収容所へ送られた。

追放後も苦難は続いた。第12章が示すように、1943年、政府は日系人の財産を「本人の同意なしに安値で一括売却」し、その売却益を収容所生活費に充てた。漁船、家屋、造船所、網具など、スティーブストンの漁師が数十年かけて築いた資産は完全に失われ、戦後に戻るための経済的基盤は破壊された。こうして、スティーブストンにおける日本人漁業社会は、制度的差別と戦時政策によって消滅へと追い込まれた

9.2 新保満、「石をもて追わるるごとく」（トロント、大陸日報社、1975年）、（東京、御茶の水書房、1996年）

大木崇の翻訳による英語版は、エドモントン日本文化協会のウェブサイトに掲載されています。

Takashi Ohki. As If Chased by Stones

chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgltclefindmkaj/https://www.ejca.org/resources/30_WEBSITE_CONTENT/2020/HistoryProject/Mitsuru%20Shimpo%20-%20As%20If%20Chased%20by%20Stones.pdf

これは日本語で書かれた日系カナダ人の歴史の最初の本です。新保氏は当時の日本語新聞や日系一世の持つ資料、聞き取り調査などをして、日系一世のためにこの本を書きました。スティーブストンに関する内容の要約は次のとおりです。

19 世紀末から 20 世紀初頭にかけて、ブリティッシュ・コロンビア州のスティーブストンは、フレーザー川河口に位置するサーモン漁業の中心地として急速に発展した。日本人移民がカナダに増加し始めた 1880 年代後半以降、彼らの多くは漁業に従事し、スティーブストンはバンクーバーのリトル・トーキョーと並ぶ日本人社会の重要拠点となった。文書では、スティーブストンが「日本人漁師の村」として形成され、白人社会との摩擦が激化していく過程が、排斥運動や暴力事件とともに描かれている。

日本人漁民の増加は、彼らの高い漁労技術と勤勉さによって支えられていた。1900 年代初頭には、フレーザー川で操業する漁船の多数を日本人が占めるようになり、白人漁民の不満と警戒心を強めた。特に、缶詰会社が日本人漁民を積極的に雇用したことは、白人側に「日本人が仕事を奪っている」という感情を生み、後の衝突の背景となった。文書は、当時の白人社会の反応を示す例として、1907 年の排日団体の結成や、バンクーバー暴動へとつながる排斥感情の高まりを記している。

スティーブストンでは、漁業をめぐる白人と日本人の対立が特に顕著であった。白人漁民組合は、日本人漁民の操業を制限するために政治的圧力をかけ、また暴力的な妨害行為も行った。文書は、白人側が日本人漁民を「スト破り」として攻撃した事例や、漁船を破壊した事件を紹介し、当時の緊張の高さを示している。日本人漁民は、こうした状況に対抗するために組織化を進め、互助的な仕組みを整えた。スティーブストンの日本人社会が病院を建設したことは象徴的であり、文書には「日本人漁民組織が 36 床の病院を建設した」と記されている。これは、白人医師に頼れない状況で自らの生命を守るための重要な取り組みであった。

また、スティーブストンの日本人社会は、漁業だけでなく生活基盤の整備にも力を注いだ。宿舎、商店、医療施設などが整備され、地域内での自立が進んだ。しかし、白人社会との摩擦は続き、排斥運動は制度化されていった。文書では、白人側がアジア系労働者を排除するために「アジア人労働者を使わない」という市条例を可決した例が紹介されており、スティーブストンの日本人が直面した制度的差別の深刻さが示されている。

さらに、スティーブストンの日本人漁民は、排斥運動に対抗するために政治的働きかけも行った。漁業権を白人と先住民に限定する法案が提出された際、日本人漁民は領事館に働きかけ、撤回を求めた。しかし、文書が示すように、領事館は必ずしも日本人側の期待に応えず、彼らはしばしば失望を味わった。こうした経験が、日本人社会に「自らを守るための組織」の必要性を痛感させ、1909 年の「日本人会」設立へとつながった。

スティーブストンにおける日本人漁民の歴史は、単なる労働の記録ではなく、排斥と暴力の中で生き抜くための組織化、相互扶助、そして地域社会の形成の物語である。白人社会との衝突は避けられなかったが、日本人漁民は其中で独自のコミュニティを築き、医療・生活・労働の基盤を整えながら、カナダ社会の中で存在感を確立していった。Chapter 2 は、スティーブストンが日本人移民史の中で果たした役割を、排斥運動・暴動・制度的差別といった広い歴史的文脈の中で位置づけている。

9.3 Daphne Marlatt (Editor), *Steveston Recollected, A Japanese Canadian History* (Victoria, Provincial Archives of British Columbia, 1975)

『*Steveston Recollected*』の「Introduction」は、本書が従来型の通史ではなく、スティーブストンに生きた日系カナダ人自身の語りを中心に構成された“オーラル・ヒストリー”の試みです。1972年、RRAS（後のブリティッシュコロンビア州公文書館オーラル・ヒストリー部門）は、日系カナダ人コミュニティの歴史を母語で記録するプロジェクトを開始しました。当時、スティーブストンは70年以上続いた漁業コミュニティとしての姿を急速に失いつつあり、記録の必要性が高まっていました。

インタビューの多くは日本語で行われ、通訳・翻訳は小泉マヤが担当しました。翻訳の過程で語り手固有の口調は失われたが、内容の忠実性は保たれています。語り手には、漁師、船大工、主婦、第二世代・第三世代の若者、そして非日系住民も含まれ、コミュニティの多様な視点が意図的に組み込まれています。

本書の内容は次の題材を含みます。

1. 日本人漁民の生活史・労働史
2. 漁業キャンプと住居（カンナリー・ハウス）の生活
3. 日本人コミュニティの形成と家族生活
4. 日本人漁民組織（Dantai / Kumiai / Kyokai）
5. ストライキと対立（特に1900年ストライキ）
6. 日本人漁民病院（Japanese Fishermen's Hospital）
7. スティーブストンの町の発展と多民族社会
8. 排日主義・差別・法的制限
9. 第二次世界大戦：没収・強制移動・収容所
10. 戦後の再建と帰還

13. 付録資料

- 出稼ぎ（Dekasegi）の仕組み
- 1906–26 年の日本人移民統計
- 1934 年の職業別人口
- 漁業免許制限の詳細
- 文献一覧

9.4 Masako Fukawa, Nikkei Fishermen's History Book Committee, and Stanley Fukawa, *Spirit of the Nikkei Fleet: BC's Japanese Canadian Fishermen* (Vancouver, Harbour Publishing, 2009)

日系漁師プロジェクト委員会は、1870 年代の日本人移民のカナダ到着から現在に至るまで、BC 州沿岸で漁業に従事してきた日系漁師たちのための同窓会ディナーを開催しようと、日系漁師のグループが決意したことをきっかけに発足した。ディナーへの招待はアンケート（2010 年 11 月 1 日）という形で送られ、回答が返送されると、非公式の名簿が作成された。

この情報を基に、彼らは日系漁師の歴史を名簿として出版することを決定し、プロジェクトの執筆コンサルタントとして深川雅子氏を起用した。2 枚目の用紙が送付され、今回は漁師たちに自身の略歴を執筆するよう求めた。この用紙と共に、『Bulletin』誌と『Nikkei Voice』誌に、写真や一般的な歴史資料の提供を求める呼びかけが掲載された。

これらすべての情報を基に、深川雅子氏は日系カナダ人漁師の長い歴史を編纂した。実際、その内容は委員会の出版元であるハーバー・パブリッシングにとって長すぎた。解決策として、書籍を 2 巻に分けることになった。1 巻は日系カナダ人漁師の一般史、2 巻は日系漁師の略歴を添えた名簿である。

ブリティッシュコロンビア州バーナビーにある日系アーカイブス・アンド・カルチャー・センターは、日系カナダ人漁師歴史委員会の資料群を所蔵しており、これは 4 つのシリーズから成っている。第 1 シリーズは、日系漁師に関するデータと伝記で、姓順に整理されている。第 2 シリーズは、ブリティッシュコロンビア州の漁業に関する 5 冊の本である。第 3 シリーズは、『BC 海岸の日系漁師：その伝記と写真』および『日系漁船団の精神：BC 州の日系カナダ人漁師』の執筆に寄与した研究資料で構成されている。

この本の目次は次のとおりです。

序章（Introduction）

第 1 章 新来者（Newcomers）

第 2 章 漁具の種類と漁法（Gear Types and Methods）

第3章 缶詰工場・漁業会社・漁業キャンプ

(Canneries, Fishing Companies and Fishing Camps)

第4章 船大工 (Boat Builders)

第5章 漁民組合 (Fishermen's Associations)

第6章 20世紀前半の平等を求める闘い

(Fighting for Equality in the First Half of the 20th Century)

第7章 免許・船・生計の喪失

(Loss of Licences, Vessels and Livelihood)

第8章 強制移動と追放 (Forced Removal and Exile)

第9章 帰還・再参入・再建

第10章 補償運動 (The Redress Movement)

第11章 次世代の漁師たち

(The Next Generation of Fishermen)

第12章 新しい千年紀 (The New Millennium)

謝辞 (Acknowledgements)

注 (Endnotes)

参考文献 (Bibliography)

あ