

マサチューセツのジム・クロウ

—— 1830, 40年代マサチューセツの鉄道における人種分離の誕生と廃止

権田 建二

1842年、イギリスの作家チャールズ・ディケンズは、アメリカ合衆国を訪れた印象を綴った『アメリカ紀行』において、一章を割いてボストンからローウェル行きの列車に乗車した経験を語っている。その中でディケンズはアメリカとイギリスの鉄道を比較して次のように述べる。

故国の場合と違って一等車と二等車の区別はないが、紳士用と婦人用の区別がある。その主な違いは、前者では誰もがタバコを吸うが、後者では誰も吸わないということだ。黒人は白人と同じ車両では決して旅行をしないので、黒人専用車というものもある。それは、ガリヴァーがプロブデインナグ王国から海へと押し出されたときに詰め込まれたような、出来そこないの不恰好な大きき箱である。ひどい揺れ、ひどい騒音、ひどい壁、数少ない窓、機関車のエンジン、金属音、鐘の音、といった具合である。¹

もちろん、ここでディケンズが、アメリカの鉄道固有のものとして言及している「黒人専用車両」とは、後年アメリカの南部で広く見られるようになった「ジム・クロウ車両」(Jim Crow car)と同種のものである。この何気無い記述が注目に値するのは、一つはこれが1842年に書かれているからであり、さらには、ここで描かれている鉄道が北部のものであるからだ。

鉄道の車両を人種によって分けるルイジアナ州法が合衆国憲法に違反しているかが争われた1896年の合衆国最高裁判決「プレシー対ファーガソン」によって〈分離すれど平等〉という人種分離の原則が確立され、その後鉄道における人種分離法が南部の諸州で相次いで制定されるようになった。² また、19世紀末には鉄道以外の領域においても人種分離が法または慣習によって広まっていった。しかし、ジム・クロウ法の名で知られる南部の法的あるいは慣習的な人種分離の中で、鉄道の車両におけるそれは、その苛烈さによってそ

れを代表するものであった。レイ・スタナード・ベイカーは1908年に「白人と接しなければならぬ状況の中で、ジム・クロウ車両ほど黒人たちが苦々しさと共に語るものは他になかった」³と鉄道の人種分離が黒人にとって、とりわけ屈辱を与えるものであることを指摘した。同様に、1944年にゲンナー・ミュルダールは、「ジム・クロウ車両はその他の人種分離の方法よりも、黒人たちの間で、もっと激しい憤りの的となっていることはよく知られている」と述べた。⁴ 1923年にW・E・B・デュボイスが皮肉を込めて「黒人とはジョージア州で『ジム・クロウ』に乗車しなければならない人のことだ」と語ったように、鉄道車両における人種分離は20世紀において、黒人差別の代名詞であり、南部で黒人であることを象徴するものであった。⁵ これは、ニーナ・ベイが指摘するように、「アメリカ人のアイデンティティは長い間、移動性と開放的な道路という自由によって定義されてきたが、アフリカ系アメリカ人はその自由の享受に完全に参入したことなどない」ことを考えれば当然だろう。⁶

しかし、前述したディケンズの引用が示しているように、それは必ずしも南部特有のものでもなければ、19世紀末から20世紀半ばまでの時期に固有の事象だったわけではない。プレシー判決が下された1896年どころか、それよりはるか前、南北戦争以前の北部においても黒人専用車両は存在しており、それは後年南部でそう呼ばれたように「ジム・クロウ車両」として知られていた。だからといって、一般的に南部固有のものとして捉えられてきた人種分離が北部で始まったと結論づけるのは早計だろう。南北戦争以前の北部と世紀転換期の南部では、空間的にも時間的にも隔たりがあり、また、奴隷制の影響をはじめ社会状況が全く異なっているため、両者の人種分離に連続性を探ることは難しいからだ。しかし、鉄道における人種分離を巡るそれぞれの議論をつぶさに見れば、両者には驚くほどの類似性が存在することが分かる。

もちろん、1840年代のマサチューセツにおける鉄道の人種分離は、法の下で行われたものではなく鉄道会社の自主的な規制であったという点で、後年の南部におけるそれとは根本的に異なっていた。しかし、マサチューセツの奴隷制廃止論者のこの慣行に対する反対論とこれを擁護する人たちの意見は、時代と場所を隔てている南部の人種分離への批判および賛成論と酷似している。19世紀末に南部の人種分離に関する議論において話題になったいくつかの点—社会的平等実現の妥当性、人種混淆の恐怖、人種分類の不可能性—は、すでにマサチューセツの鉄道の「ジム・クロウ車両」を巡る議論において現

れていたし、何よりも1896年のプレシー判決で合衆国最高裁が確立することになる、〈分離すれど平等〉原則とほぼ同じ考えも、すでにこの時、提起されていた。最終的にこれらの類似点が意味すると思われるのは、人種分離が奴隷制の産物であり、したがってマイノリティの人権を侵害するものと捉える認識の欠如である。そしてこれこそが、1840年代のマサチューセツとプレシーの時代に共通して、人種分離を法律で規制・是正することに対して消極的な姿勢を生み出したのだ。そして、それはさらに後のブラウン判決によって矯正されなければならない態度だったと考えられるだろう。

本稿では、1840年前後のマサチューセツの鉄道における人種分離と、1880、90年代の南部におけるそれとを比較し、両者の違いと類似点を明らかにする論考の前段階として、マサチューセツでの鉄道の人種分離の誕生とその廃止の経緯を見てみたい。そこでまず、北部においても人種分離の慣習が見られたこと、そしてマサチューセツの鉄道の人種分離はその一例であり、特殊でもなければ例外的な事象ではなかったこと、そして鉄道における人種分離の廃止を目指したマサチューセツでの運動においては、鉄道会社による人種分離が、企業の権利がどこまで認められるのかという問題として捉えられたことで、それが黒人に対する差別であるという本質的な点が背景に追いやられてしまったことを確認したい。

1. マサチューセツの鉄道における「ジム・クロウ車両」の誕生

南北戦争よりも以前から北部において黒人専用車両は存在しており、それは後年南部でそうであったように「ジム・クロウ車両」と呼ばれていた。この名称が最初に使われた例は、1838年までさかのぼる。スティーズ・ルクセンバーグによると10月12日の『セイラム・ガゼット』紙で、酔っ払った水兵が騒ぎ出し、他の乗客から苦情が出たため、鉄道の乗務員が、うるさく騒ぐ酔っ払いの一人を「列車後尾の『ジム・クロウ』車両」に移動させなければならなかった」と報じた記事が、彼が見つめることのできた歴史上初めての用例だという。⁷

しかし、ルクセンバーグの例よりも約二ヶ月早い8月25日の新聞記事には、8月7日にコネチカット州のストニントンとロードアイランド州のプロヴィデンスを結ぶ、ストニントン・プロヴィデンス鉄道で白人車両に乗ったとこ

ろ、「力強くで車両を退去させられ、貧民（もしくはジム・クロウ）車両と呼ばれている車両に入れられた」という黒人奴隷制廃止論者デビッド・ラグルズによる報告がある。⁸ マサチューセツではないものの、「ジム・クロウ車両」のニューイングランドでの用例としては、ルクセンバークが紹介しているものをわずかだがさかのぼる。

いずれにせよ、これまでの多くの研究では、1841年が最初の例とされていたので三年ほど早まったことになる。⁹ たかだか三年だが、この違いは次の二つの点で思いの外興味深い。一つにはこれが、後年の南部の差別的な制度・慣習を表すことばとして用いられることになった「ジム・クロウ」が、そもそもその出典を離れて、黒人に対する差別意識と結びついて使用された最も初期の例の一つであると考えられるからである。よく知られているように、もともと「ジム・クロウ」とは minstrel・ショーの出し物のキャラクターだったわけだが、俳優トーマス・D・ライスがこれを演じたのは1832年のことであった。¹⁰

そして、この「ジム・クロウ車両」の用例が興味深いと考えられるもう一つの理由は、1838年という年は、マサチューセツで商業鉄道が開設されたごく初期であるからだ。マサチューセツで最初に開通した鉄道は、1826年に州の認可を得て運行するようになったクインシー・グラナイト・レイルウェイで、石切場から切り出した石を運ぶものだった。¹¹ その後、1829年から30年代半ばにかけて続々と鉄道会社が法人化され、ボストン・アンド・ウースター鉄道会社が1834年の春にニューイングランドで初めての乗客を乗せた商業用鉄道を開通させたのを皮切りに、旅客列車が続々と開通するようになる。¹² 同じ年には、ボストン・アンド・プロヴィデンス鉄道が、1835年には、ボストン・アンド・ローウェル鉄道が開通した。¹³ 後述するように1840年前後に人種分離を会社の運行方針として実施したことで、非難的となったイースタン鉄道は1836年に法人化され、1838年8月27日に運行を開始した。¹⁴

鉄道は、それが一般化する以前に人々が遠出をする時に主な交通手段として利用していた駅馬車にとって代わった。アレクサンダー・ラヴェット・スティムソンによると、1829年にボストンを起点とした駅馬車の路線数は、77で、1832年には106だった。¹⁵ 一方、鉄道は駅馬車よりも運賃が安く、所要時間もかからなかった。セイラムからボストンの間が駅馬車では1ドルだったのが、列車では50セントだった。¹⁶ また、同じ区間はフェリーに乗る時間を

含めて駅馬車では35分から40分かかるところが、列車だと 32分ほどだった。¹⁷このように鉄道は時間の面でも費用の面でも優位であったわけだが、フランス・B・C・ブラッドリーが、「1844年になっても、蒸気機関車の安定性と利便性は一般の人々の意識に浸透していたとはいえ、また、同じ年にはイースタン鉄道と直接的に競争して、セイラムとボストン市の間を往復する駅馬車の路線が新たに設置されたのは興味深い」と述べているように、鉄道は必ずしもすぐに人気を得たわけではなかった。¹⁸とはいえ、チャールズ・フランス・アダムズ Jr. によると、1841年には「日常的なものに成長して」おり、「世間は鉄道が存在するという新たな状況にすでに適応していた」ということであり、鉄道は急速に日常的なものになっていったことは間違いない。¹⁹

1840年前後に鉄道の利用がどの程度人々の生活に根づいていたかはともかくとして、1830年代後半がマサチューセッツにおける鉄道の黎明期であり、その誕生とほぼ同時にジム・クロウ車両が登場していたことは確かだろう。ルクセンバークが挙げている『セイラム・ガゼット』の記事は、イースタン鉄道の出来事なのだが、これが10月12日の記事であるということは、8月27日のこの鉄道路線の運行開始から6週間ほど後のことであり、そもそも最初から「ジム・クロウ車両」が存在していたことを示唆している。ルクセンバークが、「新聞の当たり前のようなジム・クロウへの言及が示すのは、この呼称が乗客や鉄道の乗務員に間ですでに浸透していたということだ」と述べるように、1838年以前にこのような名称が、少なくとも鉄道関係者の間で使われていた可能性は十分に高いだろう。²⁰

また「ジム・クロウ車両」という名称がさほど一般的ではなかったにしても、黒人を白人とは別の車両に隔離することが慣例的に行われていたことは、奴隷制廃止論者ウィリアム・ロイド・ギャリソンが発刊した『リベレーター』紙の1838年12月14日の記事からもうかがえる。ヘンリー・スコットという黒人男性が『マサチューセッツ・スパイ』紙に寄せられた手紙を転載するこの記事でスコットは、鉄道で黒人を「ダート・カー」(“dirt car”)に隔離しようとする北部の白人たちの黒人への偏見を非難する。²¹ また、1837年のマサチューセッツ反奴隷制協会の第5回年次大会では、黒人は「いまだに、酒場、駅馬車、鉄道、蒸気船を利用する権利を認められて」いないとし、鉄道車両が人種差別が行われる場の一つとして挙げられている。1838年以前から、少なくとも奴隷制廃止論者の間では鉄道の人種分離は問題視されていたようである。²²

さらには、黒人にあてがわれていた車両は白人が乗車する車両と比べて、劣悪なものであったことも間違いないだろう。というのも、『リベレーター』紙での「ジム・クロウ車両」の最初の用例になる1839年9月20日の記事では、黒人車両が「非常に汚らしいものであるだけでなく、彼らが証言しているように、石炭まみれになったバッファローの皮や、古い上靴や汚れたボロ切れといった様々な汚らしいものが置かれていた」と描写されているからだ。²³したがって、今日「ジム・クロウ車両」と聞いて人が想像する人種分離の慣習は、マサチューセツにおいては遅くとも1839年には確立されていたとみて良いだろう。つまり、マサチューセツでは商業鉄道が開通されるや否や、黒人を白人から隔離し、劣悪な車両に押し込むという慣習が誕生したのである。

II. 南北戦争以前の北部の人種分離

ジム・クロウ車両はマサチューセツで鉄道の商業的運行開始とほぼ同時に存在していたということは、それほど驚くべきことではない。先のマサチューセツ反奴隷制協会の年次報告書が明らかにしているように、このような黒人に対する差別的な待遇は、そもそも鉄道の開通と共に始まったわけではなく、それ以前から北部では様々な交通手段や公共施設において慣例的に行われていたものでもあったからだ。

実際に奴隷制廃止論者の多くは、遅くとも1830年代にはそのような慣習を問題視してきた。リディア・マリア・チャイルドは、1833年に発表した『アフリカ人と呼ばれるアメリカ人の集団を支持する訴え』で、北部は南部と違って奴隷制が存在しないからといっても、偏見という「憎しみと悪意の精神」が「より根深く」存在するため、南部に対して優越感を持つべきではないと、北部の読者を諭し、具体的な例として異人種間の結婚を禁止する法律や分離学校とならんで船や教会、駅馬車での差別的な待遇を挙げ、批判する。²⁴

また、1833年3月にイギリスに赴いたウィリアム・ギャリソンは、教会では黒人と白人が同じベンチに座っているのを見て、「イギリスにつけば、黒人が白人と対等な立場にいることを目にするだろうとは予期していたが、その光景は目新しいため、実際目になると、思わず驚くと同時に心地よさを感じずにはいられなかった」と述懐する。²⁵ギャリソンはまた、イギリス人に対して、アメリカでは黒人は教会で白人と同じベンチには座れないし、馬車で旅

行することも、蒸気船の客室を利用することも許されていないことを話したが、相手が黒人であるというだけの理由でなぜそのような目に合わせているのか、と自分の話が全く相手に通じなかったと述べている。²⁶このようなエピソードは、ギャリソンが住んでいたマサチューセツでは人種分離がいかに日常的になされていたかを物語っているだろう。

同様に、作家で奴隷制廃止論者であったウィリアム・ウェルズ・ブラウンも 1849年にイギリスを訪れた際、「合衆国ではことあるごとに、そしてカナダでもある程度は経験した偏見が、イギリスの土地を踏むや否や消え失せた」ことに驚く。その体験を綴った 1855年の『アメリカの逃亡者』でブラウンは、自身の経験を次のようにまとめる。

アメリカでは、私は南部の州で奴隷として売り買いされた。自由州ではより劣った地位に生まれた存在として扱われた。蒸気船では甲板で過ごすことを強いられたし、ホテルではキッチンで食事をとり、駅馬車では外に乗車させられ、鉄道では「黒人車両」(negro-car)に乗車し、教会では黒人座席に座ることを余儀なくされた。²⁷

アメリカ人がイギリスでは人種差別がないことに驚嘆する一方、イギリスからアメリカを訪れた旅行者は、人種分離というアメリカの慣習を奇異の目で観察していた。1833年から34年にかけてアメリカを旅行したイギリス人のエドワード・アプディーは、黒人に対する「偏見が、不正の度合いが強まるにつれ、酷くなっているのは驚くべきことである」として、蒸気船で旅行中、病気であるため客室への入室を希望し、また同船していた7、8名の知り合いが特別に乗船を認めてやって欲しいとの懇願してくれたにも関わらず、船長から客室への入室を拒否された黒人や、駅馬車から力づくで下車させられた黒人がいることを実際の例としてあげている。²⁸ 1835年から1836年の1年間アメリカに滞在したイギリス人アンドリュー・ベルは、A・トンプソンの筆名で著した『アメリカの人々と物事』(1838)で、やはり北部の偏見の酷さを次のように語っている。

誰も黒人とは同じ駅場所で旅行しようとしないうし、教会では同じ場所に座ろうとしないう。誰も黒人に商売を教えることはしないうし、黒

人がいる地域では、学校で教鞭を取ろうというものもない。黒人に説教する牧師になろうというものをいないし、誰も自分たちの身内を黒人と同じ場所に埋葬しようとするものもない。つまり、どのような集団でも、たとえ下層の人々の間であっても、黒人の中で最も上流の人たちを拒絶するのである。²⁹

アメリカを訪れたイギリス人には、アメリカにおける人種分離は理解しがたいものとして映っていたようである。その一人、ウィリアム・チェンバースは「北部の人々が、奴隷制を否定しながらも、南部の人よりも黒人の人となりについて好意的ではないことに少なからず驚いた」と述べ、ニューイングランドの「偽善という罪」は「合衆国全体に、奴隷であろうと自由人であろうと黒人は先天的に劣った人種であるという固定化された考え」に起因すると結論づける。³⁰

1830年代以降のこういったイギリス人の見聞録や奴隷制廃止論者の新聞からは、様々な公共の場面で人種分離の具体的な事例が数多く報告されている。その一つとして教会がある。多くの地域では、黒人は教会でも隔離されていた。通常、教会では、ピューと呼ばれる、ものによっては柵で囲まれているベンチが用意されており、人々は家族で一ヶ所に座れるよう、教会にお金を払ってこれを不動産のように購入し、所有していた。しかし、黒人は白人と同じ場所にピューを持つことは許されておらず、「ニグロ・ピュー」(negro pew) と呼ばれる専用のベンチに隔離されることがあった。³¹ 黒人が白人からピューを購入することもあったが、そのような場合、嫌がらせを受けることがしばしばだった。1834年に発表した『オアシス』でリディア・マリア・チャイルドは、ボストンの教会である黒人男性が、購入した指定席を周囲から手放すよう諭され、それを拒否したところ、嫌がらせを受け、最終的に破門されたことを伝える。³²

アブディーはボストンで黒人が白人から同様の抵抗・嫌がらせを受けたケースを二件報告している。一つは、ある黒人が教会の他のメンバーからピューを購入したものの、それを手放し、上階のピューに移動するよう伝えられたというものである。また別の例では、ピューを購入した黒人が、自分のピューから座席が外されるという嫌がらせを受けたものの、我慢して床に座ると、翌週には自分のピューがあった場所から床板が外され、仕方がないので

立ったまま礼拝に参加したところ、今度はピューがあった一帯にコールターをぶちまけられるという嫌がらせを受けたという。³³ また、奴隷制廃止論者のサミュエル・J・メイは、黒人が白人と同じピューを購入できないように、ピューの権利書に「身なりのきちんとした白人以外は所有できない」とする条項を加えた教会の例を紹介している。³⁴

さらに、教会の墓地でも人種分離は行われていた。アンドリュー・ベルは、ペンシルバニアのある教会では黒人が白人と同じ墓地に埋葬されないことを知り、そのあまりの馬鹿らしさに、故国イギリスでは、天然痘で死んだ近所の子供が自分の孫の隣に埋葬されることを知って恐れ慄いた老女がいたという話を皮肉として寺男にするも、それが皮肉として理解されなかったという自身の体験を『アメリカの人々と物事』で紹介している。³⁵ その他にも、コネチカット州ニューヘイブンで、黒人と白人の埋葬される場所が分かれていた墓地では、埋葬者が増えてしまったため、黒人が埋められた箇所を囲むように白人が埋葬されるようになったという例も存在する。³⁶

駅馬車においても、黒人は白人と同席することは許されず、駅馬車の屋根の上に座らされたり、そもそも乗車自体を拒否されたりすることがあった。実際、『リベレーター』紙は、ジム・クロウ車両が問題になる以前から、公共の交通機関や教会における人種差別を糾弾する記事を載せてきた。例えば、1831年1月15日の「不当な待遇」と題された記事では、黒人の牧師が、仕事のためニューベッドフォードの町まで駅馬車に乗ろうとしたところ、白人の客の一人が黒人と同席することに苦情を言ったため、乗車を拒否されたことを伝えている。³⁷

また、マサチューセツで鉄道における人種分離が問題視されるようになる前に1830年代に目立っていたのは、蒸気船において黒人が排除される例である。1832年黒人のウィリアム・ソーンダースがニューヨークからハートフォード行きの蒸気船に乗る。夜になって客室で休もうとするが、規則で黒人は客室に入れないと告げられる。ソーンダースは抗議をしたものの、そのせいでロングアイランドの荒涼として侘しい地域に真夜中に降ろされてしまう。その後ソーンダースの妻も別の機会に同じ蒸気船で、やはり客室への入室を拒否され、二人の子供と一緒に嵐の一夜を甲板で過ごすことになった。³⁸

これらの事例と照らし合わせると、マサチューセツで旅客列車の営業開始とほぼ同時期に人種分離車両が誕生したという事実は、鉄道車両における人

種分離は、すでに慣例的に行われていた蒸気船、教会、駅馬車等での人種分離の延長線上にあったことが分かる。実際、1841年に鉄道での人種分離に対する反対運動が本格化する以前、1839年以降鉄道での人種分離が問題視されるようになった当初は、前述した例にあるような他の公共施設や交通機関での差別・分離と併せて、それらの差別の一つの形態として扱われていた。例えば、1839年7月4日に奴隷制廃止論者でありマサチューセツ州議会議員ジョージ・ブラッドバーンがボストン反奴隷制協会で白人の偏見を批判して行ったスピーチでは、駅馬車や蒸気船の客室と並んで鉄道が、「たまたま、われわれ〔白人〕と同じ肌の色を持って創られていないというだけの理由」で黒人が追い出される場所として挙げられている。³⁹ 同様に、1840年に黒人の奴隷解放論者チャールズ・レノックス・レモンドは「ジム・クロウ車両」を、「教会の黒人座席」や「駅場所の上」または、「蒸気船の甲板の前部」と同様に黒人が入ることを許されていない場所と述べ、数多くある人種分離の一例として扱う。⁴⁰ このような状況が変わって、鉄道の人種分離それ自体が問題視されるようになるのは 1839年以降であり、特に焦点が当てられるようになるのは 1841年になってからであった。

III. マサチューセツにおける「ジム・クロウ車両」の廃止

「ジム・クロウ車両」は、1839年ごろを境に奴隷制廃止論者の間で問題視されるようになったが、これを撤廃するための運動は 1841年から本格化する。この時期、白人車両もしくは白人しか乗車を認められていない一等車に乗車し、鉄道会社の人種分離ポリシーに従わなかったとして、黒人の乗客が黒人車両への移動を命じられ、従わなければ力づくで車両から退去もしくは列車から下車させられるという事件が多発した。こういった出来事の中には、黒人の奴隷制廃止論者が、抗議活動としてわざと鉄道会社に乗車を拒否させるように仕向ける「ライドイン」(ride-in)も含まれており、乗車拒否された場合に鉄道会社を相手に訴訟を起こすなど、徹底的な抗議活動が展開されるようになった。⁴¹ また、1841年から42年にかけて奴隷制廃止論者たちが、鉄道会社を規制する法案を議会に通そうと運動を起こしたことで、実際に上院、下院合同の調査委員会が設置される。そして、この委員会の手による人種分離を規制する法案が議会に提出され、審議される。しかし、これは1842年と

1843年の二回、議会で議論されたものの通過することはなかった。結局のところ、人種分離の廃止は、世論が自分たちに不利だと見た鉄道会社が1843年ごろに自主的に自分たちの方針を取りやめるのを待たなければならなかった。そこに至るまでには、奴隷制廃止論者たちがこの問題を、黒人の権利を守る、もしくは奴隷制の名残である偏見をなくす、という理想を前面に押し出すだけではなく、個人の権利対企業の利益という構図を打ち出して、市民一般の関心事として押し広げる戦略をとってきたこと、そしてその結果、個人の権利か企業の権利かということが議会で争点となっていたことを以下に確認したい。

A. 黒人への乗車拒否

奴隷制廃止論者ウィリアム・ロイド・ギャリソンによる『リベレーター』紙が、鉄道における人種分離を問題にしたのは、二人の黒人男性ウィリアム・リードと ウィリアム・フォードがイースタン鉄道で白人と同じ乗車賃を払ったにも関わらず、白人専用者よりも劣悪なジム・クロウ車両での乗車を強いられたことを報じる1839年9月20日の記事が初めてである。⁴² この記事を皮切りに鉄道会社の人種分離ポリシーによって乗車を拒否される黒人の不当な扱いを報じた記事が『リベレーター』紙で増え始める。リードとフォードの事件は、1839年10月11日に『リベレーター』紙で、『リン・レコード』紙からの転載記事として再び取り上げられる。⁴³ そして、翌週には、別の記事で、再びイースタン鉄道で別の黒人男性が無理やり下車されたことが報じられる。⁴⁴ さらにその翌週にも、二人の黒人女性が、反奴隷制の集会からの帰りに、今度は駅馬車の乗車を拒否されたことが報道される。⁴⁵ このように1839年以降、『リベレーター』紙は、ジム・クロウ車両の差別性を生み出す人種的偏見を「有色人種恐怖症」(colorphobia) と呼び、鉄道における人種差別を糾弾するようになる。

そして早くも1840年6月23日と24日にはエセックス郡反奴隷制協会は、「肌の色の違いによって、人々を平等な権利から排除し、暴力的に座席から引きずり出すイースタン鉄道の反キリスト教的振る舞い」に抗議することを決議する。⁴⁶ とはいえ、この時点では、鉄道における人種分離は、1831年創刊当時から『リベレーター』紙が訴えていた、異人種間の結婚を禁止する州法の撤廃を目指した運動ほどは活発でも目立ってはいなかった。

鉄道における人種分離を批判し、鉄道会社を糾弾する記事・社説は散発的に存在していたが、批判がより本格化するのは1841年6月以降、黒人奴隷制廃止論者がイースタン鉄道から強制的に下車させられるという出来事が多発するようになってからである。⁴⁷ これは、普通に鉄道を利用して、車掌により車両を移動させられた場合と、そもそも車両からの移動命令に抵抗することを目的として、多くの場合白人奴隷制廃止論者と結託し、意図的に抗議活動「ライド・イン」として行われた場合の両方を含む。特に黒人奴隷生廃止論者デイヴィッド・ラグルズとフレデリック・ダグラスのライドインは、奴隷制廃止論者間で、鉄道での人種分離の廃止に向けた運動を活性化させた。⁴⁸

一連の流れの口火を切ったのは、1841年2月28日に、黒人奴隷制廃止論者であり、黒人として初めてアメリカで特許を取得した発明家でもあるトマス・ジェニングスの息子トマス・ジェニングス Jr. の身に起きた事件が6月に報道されたことである。ジェニングスがセイラムからボストンに向かうイースタン鉄道に正規の値段で一等車の座席を購入して乗車すると、直ちに車掌から別の車両に移動するように言われる。ジェニングスは自分が一等車にいることに反対するか他の乗客に尋ねる。そうすると、何人かは正規の値段を払って座席を購入したのであれば乗車する権利はあるはずだと答え、別の何人かは規則に従うべきだと言う。車掌は、鉄道会社の取締役会が乗客に関するすべての規則を制定しており、それによると車掌は、黒人に一等車での乗車を許可してはならないことになっており、ジェニングスが切符代の返却を望むのであれば、所定の手続きを取らなければならないと伝える。また車掌は、ジェニングスが自分から移動しなければ自分が力づくでそうしなければならないと述べ、実際に他の鉄道従業員と一部の乗客が加わり、ジェニングスを移動させようとする。暴力沙汰に発展するのを避けるために、ジェニングスは仕方なしに自分から一等車を後にする。⁴⁹

ジェニングスの事件を受けて、1841年6月22日と23日にエセックス郡反奴隷制協会は、前年に引き続き、年次大会で、イースタン鉄道の行為を「『公共の交通機関』としての責任を規定する法律を公然と違反する」ものと非難し、このような行為が続くのであれば、州議会からの認可は剥奪されるべきだとして、イースタン鉄道の取締役や管理責任者を公に非難する決議書をイースタン鉄道の管理責任者に提出することを決める。⁵⁰ また、『リン・レコー

ド』紙も、7月2日の記事で強制的にジェニングスを退去させたイースタン鉄道を非難する。⁵¹

続いて7月には、デイヴィッド・ラグルズの身におきたことが報じられる。1841年6月19日ラグルズがニューベッドフォードからナンタケット行きの蒸気船で正規の2ドルという運賃を支払って客室に入ろうとするが、船長が黒人であるラグルズを船内に入れなくて済むように、運賃を受け取ることを拒む。船長であろうと他者がどのようなチケットを買うかを定める権利はないはずだとラグルズが抗議するが、逆に暴行される。⁵² この事件はすぐにニューベッドフォードの黒人の間で話題になり、6月30日にフレデリック・ダグラスを議長とする集会が開かれ、ラグルズに対する暴力に反対することが決議される。⁵³

この事件から約3週間後、ラグルズが今度は列車から下車させられる事件が起こる。⁵⁴ 1841年7月6日ラグルズはニューベッドフォードからボストンへ向かおうと、ニューベッドフォード・アンド・トントン支線鉄道で2ドルの乗車賃を払って乗車するが、そこが白人用車両であったため、車掌から移動するよう注意される。ラグルズは、きちんと運賃を払ったのだから、どこに乗車しようと自分の自由であるとして、この車掌の指示に従うことを拒否するが、数人の乗務員によって力づくで下車させられる。⁵⁵ 今回もラグルズに対する待遇に憤った人々によって7月12日に抗議集会が開かれ、ラグルズが受けた行為は、「マサチューセツの法律を公然と破るもの」として鉄道会社に抗議することが決議される。⁵⁶

このような反対運動が高まる一方、特にイースタン鉄道を中心に、黒人が白人と同じ車両に乗車することが拒否される、または車両から追い出されるという事件が続く。ラグルズの事件から丁度一月後の8月6日に、今度は一人の黒人女性が車掌の命令によりイースタン鉄道で黒人車両に移動させられる。⁵⁷ 8月23日には、かつてはギャリソンの元で印刷工の見習いとして働き、その後も行動を共にしていた黒人奴隷制廃止論者ウィリアム・C・ネルがイースタン鉄道で白人奴隷制廃止論者ウェンデル・フィリップスと乗車中、車掌により黒人車両へと移動させられる。⁵⁸ さらに、9月1日には、アイザック・バセットという白人男性が、ペンシルバニアに向かうために、自分の娘とその子供らと一緒に、子供の世話係として黒人女性を連れてマサチューセツ州リンからイースタン鉄道に乗車したところ、車掌から黒人女性を連れてい

ことで苦情を言われた挙句、次に同じことをすれば黒人女性を車両から連れ出すと恫喝される。この男性は、そのほかの鉄道や蒸気船ではこのようなことを言われたことがないとしてイースタン鉄道の車掌に対する苦情を『リン・レコード』紙に寄せる。⁵⁹

1841年9月8日には、鉄道の人種分離撤廃の抗議運動を加速させる出来事が起きる。白人奴隷制廃止論者ジョン・コリンズとイースタン鉄道に乗車中したフレデリック・ダグラスが、車掌から下車するか自ら黒人車両に移動するか迫られ、両方とも拒んだため、乗務員により強制的に黒人車両に移動させられたのである。さらに、9月28日には、ダグラスは再びイースタン鉄道で同じ目に遭う。ダグラス、コリンズ、コリンズの友人の女性、奴隷制廃止論者のジェームズ・N・バファムの四人がリンからニューベリーポートに向かってイースタン鉄道に乗車する。四人は白人専用車両に席をとるが、ダグラスは車掌から退去を命じられる。バファムがダグラスに味方して自らもジム・クロウ車両に移動しようとするが、車掌はその場合、バファムをジム・クロウ車両から退去させると脅す。ダグラスはジム・クロウ車両に移動させられまいと抵抗するが、最終的には乗務員六名によって下車させられる。また、ダグラスと一緒に旅行していた他三名も同じ目にあう。その後しばらく、イースタン鉄道はダグラスを乗車させなくて済むように、リン駅を飛ばして運行するようになる。この一件を、ダグラスは自伝で次のように詳述している。

黒人の旅行者に白人とは別の車両をあてがう習慣は、12年ほど前のニューイングランドのほぼすべての鉄道で確立されていた。このような習慣はカーストの精神を育むものだと考えた私は、一般的な旅行者と同じ座席に座ることを原則として自分に課した。そのようにして座っていると、「ジム・クロウ車両」に行くように言われることは間違いなかった。この命令に従うことを拒否したので、車掌やブレーキ係から自分の座席から引きずり下ろされ、殴られ、叩かれ傷を負わされることがよくあった。ある日、イースタン鉄道でリンからニューベリーポートに向かおうとしている時、自分の習慣通りに、最も良い車両の一つに席を取った。その席はとても豪華で綺麗だった。すぐに車掌がやってきて立ち退くように求めてきたので、なぜ

そのように私がおめおめと移動しなければならないのかと理由を尋ねた。やりとりがしばらく続いた後、それは私が黒人だからだと告げられた。これを私は否定し、私が黒人ではないことを認めるよう鉄道に求めたが、恐らくはそのような微妙かつ細やかな判断が求められる問題に関わるつもりなどなかったのだろう、彼らは死人のように押し黙ったままだった。そしてすぐに私は六人余りの粗野で下品な男たちに囲まれた（お祈りの時間に迷い込んだブルドッグを教会から連れ出さなければならないという時に、その役に名乗り出てくるようなタイプだ）。そして彼らは、私に今座っている座席から移動しなければならないと、そしてもし従わなければ、力ずくで引きずり出すとやってきた。私は移動することを拒否した。彼らは頭や首、肩を押さえて私に掴み掛かってきた。しかし、これから彼らが私を引っ張り出さそうとすることを予期して、私は座席に自分自身を織り込むようにしっかりとしがみついた。この時、私を引きずり出したことで、鉄道会社には25ドルか30ドル分の損害が生じたに違いない。というのも、私は座席を滅茶苦茶に破ってしてしまうことになったからだ。この出来事はリンで大変な騒ぎになったので、管理責任者のスティーブン・A・チェイス氏は、私がリンに滞在している間は、列車がこの街に停車しないように命じる羽目になった。そのようなわけで茶番が繰り広げられるようになったのだ。それから数日間、列車はリンに停車することはなく、通り過ぎることになった。自由黒人を列車の車両から排除する一方、この鉄道会社は奴隷が、主人や女主人のお供をしている場合は、何も邪魔せずに乗車させることにしているのだった。⁶⁰

ダグラスの事件以降も9月30日には、リン女性反奴隷制協会の秘書である黒人女性メアリー・ニューホール・グリーンが、ボストン行きの電車に乗ることを拒否された事件や、イースタン鉄道で黒人乗客が強制退去されるのを目撃した白人歯科医ダニエル・マンが黒人乗客の扱いに抗議したところ、自らも車両から力ずくで追い出されるといった事件が起き、それらが10月になって続々と『リベレーター』紙上で報じられる。⁶¹

こうして、6月11日のトマス・ジェニングス Jr. の記事を皮切りに、特にイ

ースタン鉄道を中心に、鉄道会社の人種分離ポリシーによって、黒人が不当な扱いを受ける事件が相次ぎ、9月以降、それらの事件を報じる記事が『リベレーター』紙上を賑わす。鉄道における人種分離に対する反対運動が奴隷制廃止論者を中心に本格化していったのである。

B. 抗議運動

鉄道会社による人種差別に憤った奴隷制廃止論者たちは、抗議運動を開始する。それは主に二つの戦略によって構成されていた。一つは、人種分離を行う鉄道会社の利用をボイコットするように呼びかける短期的で即時的な効果を狙った戦略と、もう一つにはマサチューセツ議会で訴えることで、鉄道会社による人種分離を禁止する法案を制定させる、という長期的で恒常的な変化を目指した戦略である。これらの目的の達成に向けて読者の協力を募るため『リベレーター』紙上、そして各反奴隷制協会の集会等で運動が展開される。その際、鉄道での人種分離は、その根底にある偏見が奴隷制と共通のものであるという認識に基づいて理解されるだけでなく、個人の自由とそれを侵害する横暴な企業という枠組みで捉えられるようになる。

この流れに先鞭をつけたのはデイヴィッド・ラグルズが起こした訴訟である。先に述べたように、7月6日にラグルズは、ニューベッドフォード・アンド・トントン支線鉄道の白人車両からの退去を車掌によって命じられ、これに従わなかったことで列車から無理やり下車させられた。その後、ラグルズは下車させられた時に、鉄道の乗務員から暴行を受けたとして裁判所に訴える。⁶² ラグルズは最終的には負けるのだが、この裁判は、個人対企業という対立的な構図を鮮明にした。

7月20日と21日に開かれた裁判で争点となったのは次の二点であった。すなわち、人種によって乗客を分離する権限が鉄道会社にはあるのかということと、ラグルズを車両から退去させる際に彼に対して暴力が振るわれたのかという点である。一点目の鉄道会社の権限に関しては、ニューベッドフォード・アンド・トントン支線鉄道会社の社長ジョセフ・グリネルは、この鉄道では乗客は車掌が指定する席に座らなければならない、という規則があり、これの意図するところは、「酔っ払いや不潔で身なりの汚ない人や黒人からそれ以外の人々を分離すること」で乗客に快適かつ便利な乗車を提供するためであると説明する。⁶³ つまり、黒人を隔離することは公共の利益にいかん

ているということだ。一方、ラグルズは、自分は白人と同じ運賃を払っているのだから、同じ特権・サービスを受ける権利があると主張する。

これら二つの主張に対してヘンリー・A・クレイボ判事は、鉄道の車両は株主の所有物であり、したがって個人の財産となるため、鉄道会社は必要と思う規則を制定し、施行することができるとしてラグルズの訴えを退けた。⁶⁴そして、乗務員が無理やりラグルズを車両から移動させるために暴行を働いたかという点に関しても、「状況的に不要だったと断定できる暴行はなかった」として、これもラグルズの主張を認めなかった。⁶⁵

これに対して、『リベレーター』紙は世論に訴えるべく、ラグルズの裁判を報道した後二週に渡って、イースタン鉄道と管理責任者スティーブン・チェイスを非難する『リン・レコード』紙の社説を紹介しながら、この鉄道会社の振る舞いを、乗客という個人に対する暴力と位置付け、「企業の専制は、おそらくは、それ以外のいかなるものよりも、わが国の自由を破壊することにより多くの危険な影響力を及ぼしうる」という議論を展開してイースタン鉄道を非難した。⁶⁶

さらに、前述した9月28日にフレデリック・ダグラスとジョン・コリンズが強制的にイースタン鉄道から下車させられた事件は、大きな反響を呼び、多くの新聞でイースタン鉄道に対する批判的な記事が掲載されることになった。『リン・レコード』紙は、チェイスを名指しして、「有色人種に彼らの自然権を認めることに賛成する人たちに座席を拒否」しているとして容赦無く攻撃した。⁶⁷また、『ドーヴァー・モーニング・スター』紙は、「神が一つの血を分けた存在として創り出した人間の間に」違いを見出すイースタン鉄道の人種分離は、「有色人種に対して残酷であるだけでなく、反キリスト教的、反共和主義的である」として、この鉄道のボイコットを呼びかけた。⁶⁸『リベレーター』紙は、10月15日には、イースタン鉄道の人種分離を非難する『リン・レコード』紙や『クインシー・ペイトリオット』紙の社説を掲載しながら、鉄道会社の専制は人民の自由を奪う行為であるとして激しく非難し、8月の記事に続いて個人対企業という構図を掲げて、この鉄道会社に対する抗議キャンペーンを展開する。⁶⁹こうして10月15日、『リベレーター』紙は、鉄道における人種分離を禁止するよう州議会に働きかける嘆願書に署名することを読者に呼びかけるようになる。⁷⁰

このように新聞紙上で鉄道会社に対する批判が盛り上がると同時に各地の

反奴隷制協会でも続々とより実効性のある具体的な対策として議会に働きかけることが検討されるようになる。8月17日に開催されたマサチューセツ反奴隷制協会の集会では、州の認可を受けて営業をしている交通機関の使用に関しては黒人も平等な権利を有していることを定める法律の制定を求める嘆願書を州議会に提出することが可決される。⁷¹ 1841年10月6日ではウースター郡反奴隷制協会北部支部での集会でも、肌の色のみを理由に鉄道会社が乗客を車両や鉄道から追い出したり、侮辱することをできなくするため、鉄道会社の権限を規制する法案の制定を求める請願書を議会に提出することが決議される。⁷² 同様に、10月12日のミドルセックス郡反奴隷制協会の集会では、異人種間の結婚を禁止した法律の廃止と並んで、鉄道会社が黒人に屈辱を与えたり、車両から追い出したりすることを議会が制限する法律の制定を求める請願書を議会に提出することが可決される。⁷³ また、ノーフォーク郡反奴隷制協会は、10月20日の集会で、異人種間の結婚を禁止する法の廃止と鉄道における人種分離の廃止をペアとして、この二つの問題についてどのように考えているかを、それぞれの町が州議会に選出した議員に問いただすことを奴隷制廃止論者に薦めることを決議する。⁷⁴

こうした中、10月15日の『リベレーター』紙にジョン・コリンズが寄稿し、イースタン鉄道の株主の一人ゲルド・ブラウンを名指しで批判する。それに対してブラウンは、すぐさま翌週の10月22日に同紙上で反論を試み、企業の権利を強調し自らの正当性を主張する。⁷⁵ しかし、このような反論は、火に油を注ぐことにしかならず、奴隷制廃止論者を中心とした人種分離反対論の気運が収まることはない。⁷⁶

『リベレーター』も批判の矛先を取めることはなく、11月になっても鉄道会社に対する攻撃を続ける。1841年11月5日の記事では、「イースタン鉄道の取締役たちに、自分たちが依拠している根拠が十分なのか検討するようわれわれは忠告する。彼らは、企業の権利が強固で安全であり、したがって市民の権利を踏み躪ってもよく、何のとがめもなく民衆の感情を逆撫ですることができると思っているのだろうか」という『マサチューセツ・スパイ』紙の編集者の意見を紹介する。さらに、「イースタン鉄道という企業の悪名高い振る舞いを断固として否定し、鉄道会社の取締役はその不当なポリシーを廃止し、そのポリシーがすでに民衆に与えたダメージに対して償わせるよう、ありとあらゆる力を行使すべきである」と読者に強く訴えかける。⁷⁷ さらに、

1841年11月5日には、イースタン鉄道で力づくで車両から追い出されるという経験をしたメアリー・ニューホール・グリーンが、イースタン鉄道の取締役に送った手紙で、鉄道会社の人種分離の規則を、「最も神聖な権利を侵害し、人間性を踏みにじる」ものとして批判していることを紹介し、企業を追い込む。⁷⁸

同じく1841年11月5日には、9月30日にイースタン鉄道で、黒人乗客の味方をして車両から強制的に立ち退かされた白人の歯科医ダニエル・マンが、暴行容疑で車掌を訴えた裁判を、『ボストン・デイリー・メール』紙からの記事の転載という形で報道する。⁷⁹ この裁判では、イースタン鉄道の車掌の弁護人の、企業には自分たちの利益のために内規を作る権利があるという主張が認められ、車掌には無罪という判決が下される。⁸⁰

この州のすべての企業は、自らと公共の利益にとって必要である限り、自分のビジネスを管理するための合理的かつ適切な内規を作る権利がある。すでに確立された慣習やこの地域の民衆の感情は、公共の場において黒人と白人を分離することを認めている。そしてイースタン鉄道が採用した規制は合理的かつ的確であり、鉄道会社が採用する権利の範疇に十分に入るものである。⁸¹

この判決の内容は、ラグズ裁判でクレイボが下したものと何も変わっていない。ここでも裁判所は、企業には自らの利益を守るために商売上の規制・規則を自由に設ける権利があり、人種分離は、民衆がそれを求めている以上企業の利益にかなっており、企業の自由な裁量の範囲内にあるという考えを繰り返した。⁸²

これに対して、ダニエル・マンは、1841年11月12日の『リベレーター』紙に掲載された手記で、個人の権利を踏みにじる企業の人種分離を法的に規制するよう議会に訴えることを主張する。

正義は、法廷という自らの寺院において無力化され、打ちのめされてしまったのです。・・・民衆の親切心によって卵から孵ったヘビは今や大蛇となって、彼らに巻きついて締め殺さんとしています。そのような力に対抗して、人々の権利を守ることができる法廷は存在

しません。企業の力を作り出した民衆以外に、その力の限界を定め、企業の侵害から自らを守ることができるものはいません。・・・これは個人的な問題などではなく、社会が解決しなければならない課題です。すでに何人かの市民がそうされたように、今後すべての市民の権利と尊厳が侵害され、侮辱されるかもしれないのです。・・・要するに私が言いたいのはこういうことです。裕福な企業が簡単に個人の権利を何のともがめもなく侵害することを可能にするすべての方法、すなわち、暴力の行使や富という力によって意のままに操られる嘘から民衆を法によって守るべきということ。すべての人が、「最も貧しく力もない市民に対する侮辱は共同体全体に対する侮辱である」ことを是とする共和国の一員であると思えるようにすべきなのです。⁸³

9月のダグラスの事件が大きな反響を巻き起こし、反奴隷制協会が議会で働きかけようと動き出したように、『リベレーター』が紙上で複数回に渡って大々的に扱ったマンの事件は、やはり、ウースター郡反奴隷制協会北部支部をはじめとしたいくつかの反奴隷制協会に、このような鉄道会社による横暴を許してはならないと決議させることになった。⁸⁴ こうして、自由というマサチューセツの理念を愛し、これを守ろうとする市民と、それを踏みにじろうとする企業という対立的な構造が出来上がっていった。

C. 公聴会

イースタン鉄道会社が人種分離の手綱を緩めることなく、これに反対する奴隷制廃止論者たちも一歩も退かないまま、1842年2月に反人種分離運動は重要な局面を迎える。議会に規制を求める嘆願書が提出され、これに答える形でセス・スプラグ Jr. を委員長とする上下両院の合同による委員会が設置され、嘆願書の内容を調査することになったのだ。⁸⁵ 2月10日に公聴会が開かれ、議会に鉄道会社の規制を求める嘆願書に賛成する立場の ウェンデル・フィリップス、チャールズ・レノックス・レモンド、エリス・グレイ・ロアリングの三名が証人として呼ばれる。彼らは、三者三様の立場から異口同音に、人種分離に反対するが、特にフィリップスとロアリングは、個人の権利を侵害する企業の専制という構図のもと、企業を規制することを強く訴える。

1. ウェンデル・フィリップスの証言

鉄道会社の人種分離を「奴隷制が存在していることによって生まれる様々な不満の内の一つ」と位置付けるウェンデル・フィリップスが証言したのは、奴隷制廃止論者として、奴隷制廃止という目的のためであることは疑いの余地がない。同時にそれはこれまでの『リベレーター』紙の論調と軌を一にして、個人の権利を侵害する企業を攻撃するものであった。

フィリップスによるとこの問題には二つの争点がある。すなわち、議会には企業を規制する権利があるのかということと、そもそもこの件は議会が論じる価値があるのかということだ。

前者に関しては、フィリップスは議会にはその権利があるのは明白であるとする。というのも、企業は議会の認可によって存在を許されているのであり、議会には企業の生みの親として、当然それを管理することができるはずだからだ。

企業はパブリック・サーバントであり、したがって州の法律に従う義務があるし、その内規もすべて州の憲法や法律に従ったものでなければなりません。州の財源が企業に使われるのは、公共の利益のためです。鉄道が公共の交通機関であるからこそ、そこには様々な特権や免責が認められているのです。企業は、個人としてコモン・ローによって裁かれるものではありません。企業は、議会の法令によって、公共に対する奉仕と利益のためにその存在を許されています。したがって、企業はそもそも、それが存在する理由である公共への奉仕と利益に反することや、企業の存在を可能にしている州の憲法、そしてその憲法がそのために制定された、すべての人々の平等な権利を保障することに反してはならないのです。⁸⁶

フィリップスは、企業は州の憲法によって存在している以上、これに従う義務があり、マサチューセッツ州の憲法が市民全員の平等を謳っているのだから、企業が市民を全員平等に扱わなければならないのは当然だと主張する。そもそも、マサチューセッツの憲法自体が人種による違いを認識する権利を有していない。そうである以上、憲法より下位に存在する企業に憲法自身に認められていない権利が許されるはずがないというのである。

さらにフィリップスは、「所定の金額を支払って、企業の鉄道車両に乗車して人が移動するのは、特権ではなく権利である」ことを強調し、人種の分類によって、その権利を奪う企業には不当に強大な権限を与えられているのだと主張する。⁸⁷

強大で不正な力が誰の手に委ねられているのかを考えてみてください。無責任で無知な男たちの手の中ですよ。彼らは、企業の富と権力の威を借りていることは十分に承知しながら、憲法に違反したこれらの内規を最も非道なやり方で施行しているのです。彼らの振る舞いを黙認することで、議会は、他者の権利を認めず、それを侵害することの結果に無頓着な男たちの手に有色人種と白人の両方を委ねているのです。彼らの無知から発する暴力によって、どんな酷い状況がこれからずっと続くことになるのでしょうか！⁸⁸

そして二つ目のポイント、すなわち、鉄道会社の人種分離を規制することは議論する価値があるのかということに対しては、それは、黒人にとっては十分に意味があることだとして、フィリップスは黒人の苦しみに同情と共感を寄せるよう議長に訴える。

黒人は、旅行や社会生活の快適さのすべてと、人をありのままに見る方法の一切を奪われています。そして鉄道の車両から無理やり引きずり出されるまさにその瞬間、黒人は、別の黒人が奴隷であるという理由によって自由な人々の間に居場所を許されるという、彼自身には屈辱的にも奪われた機会を与えられているのを目にすることで侮辱を味わうのです。議長、私自身、このような光景を確かに目にしました。この州の知事がケンタッキーの上院議員と旅行するのに出くわしたことがあります。彼らの隣には議員の奴隷が座っていたのです。しかし、企業の手先や同乗した周囲のものから、肌の色が違うといった苦情は一言も発せられなかったのです。自由な有色人種の市民は、自分の権利を行使することで、屈辱と無礼しか受けません。しかし、奴隷の場合は、乗車することの便宜をすべて得ることができるのです。

肌の色に対する偏見は強いとよく言われます。これは間違った呼び方ではないでしょうか。その本質に立ちかえるのであれば、それは奴隷所有者に対する敬意と呼ぶべきでしょう。⁸⁹

このような主張はまさに、黒人と白人の平等を主張する奴隷制廃止論者としてのフィリップスの面目躍如たるものだろう。フィリップスは、鉄道会社の人種分離においては、黒人が白人車両に乗車できないように、白人が黒人車両に乗車することはできないので、禁止は白人と黒人の両方に働いており、したがって一方を不平等に扱っているわけではないという、19世紀末に確立された〈分離すれど平等〉原則と同じ、人種分離肯定派の議論に反論する。「ではなぜ、黒人は劣った車両に乗車させられるのでしょうか？そして、なぜ人種によって人を車両に振り分けることができるという権利が行使されるのは事実上、黒人に対してだけなのでしょうか？」と疑問を呈することで、フィリップスは見え透いた嘘を暴く。⁹⁰ こうして彼は、最終的に黒人に対する偏見・差別を奴隷制の問題に読み替えて、鉄道会社を非難する。⁹¹

2. チャールズ・レノックス・レモンドの証言

フィリップスに続いて証言したチャールズ・レノックス・レモンドはマサチューセツ議会で初めて発言した黒人となった。⁹² 実際に被害にあった黒人の一人として、自らの経験を語ったレモンドの証言は、その話し方の「優雅さ」と内容の「鋭さ」で聴衆に大いに訴えかけたと後に評されることになった。⁹³

レモンドはイギリスに旅行した自身の経験から、それと比較して根強いアメリカにおける黒人に対する偏見を批判し、人種分離の不当性を訴える。⁹⁴ 特にレモンドにとって印象的だったのは、グラスゴーからダブリンに向かう蒸気船において、運航会社が間違えてレモンドと別の白人の乗客に同じ寝台の券を二重に発行したことが判明した時、先に券を発行されたのがレモンドであることが分ると、白人の乗客が直ちにレモンドに寝台を譲ったことだった。一方、アメリカにおいては黒人に対する偏見は鉄道の車両以外にも見られることをレモンドは強調する。

有色人種が、鉄道で受けている不正と被害に関しては、それが路線

の終点と共に終わるわけではなく、実際には、この市民の一群を落ち込ませ、みくびり、落胆させ続けていることは言うまでもないことかと思えます。実直な振る舞いに対する報いなど期待するべくもないのです。・・・肌の色は、人のもっとも優れた能力さえくすませ、汚れない人の品位を下げ、人のもっとも気高く崇高な夢を抑制するのです。もし、黒人が不道徳な人であったとしてもとがめられるわけではなく、酔っ払いだとしても問題視されることはなく、粗野で下品であったとしても、黒人だから当然だと受けとめられるだけなのです。そのような黒人でも、正反対の品行方正な人と変らずに社会に受けとめられ、同じ扱いを受けるのです。むしろ、われわれがより高い目標やより崇高な目的や追求を目指すのであれば、偏見という不正極まりない原理は、われわれを縛りつけようとするのです。それはわざわざ骨を折って、われわれを苛立たせ、妨害し、傷つけようとするのです。それを受け取る資格のあるものには、価値のある報いも、働きに対する報酬も、当然受けるべき対価も与えられることはないのです。⁹⁵

イギリスでは、公民権と社会的権利は別物としてあり練引きがきちんとなされており、したがって公民権は黒人に認められていることをレモンドは指摘する。公民権と社会的平等は全く別であり、公民権は他者との関係に規定されるものではないということだ。

社会的権利と公民権の間にははっきりとした違いがあります。私の友人フィリップス氏が先ほどここでまさに正鵠を射た発言したとおり、われわれは全員、社会的に付き合う相手を選ぶ特権を持っていると主張することはできます。しかし、公民権に関しては、人の権利を他者が特権的に決めることはできません。例えば、公共の交通機関において、お金持ちが貧乏人に我慢を強いて、自分の特権を優先させるなどといったことは、きちんと統制された社会では認められないでしょう。⁹⁶

アメリカでも同様に黒人の公民権は尊重されるべきとレモンドは主張する

が、それは黒人に対する偏見が依拠している肌の色の違いが、そもそも個人の努力でどうにもできない先天的なものであり、したがって扱いを異にする根拠にはなり得ないと彼が考えているからである。「市民としての特権や免責は、肌の色やそれ以外の身体的な特質や構造によって決められるべき」ではなく、「特に人が自分の力では変えようがないものに関してはなおさら」であるとレモンドは述べる。「肌の色は犯罪ではなく。ましてや権利の有無を決める基準にはなり得ない」のである。⁹⁷ こうして、レモンドは、自分が求めているのは「正義」であって、「肌の色によってどちらかの人種を優遇することではない」と主張し、人種分離の不当性を訴える。⁹⁸

3. エリス・グレイ・ロアリングの証言

公聴会で三番目に証言したのは、奴隷制廃止論者の弁護士エリス・グレイ・ロアリングである。⁹⁹ 前二者ほど言葉を費やしていないものの、法律家らしく法的側面から企業の人種分離の不当性を論じるロアリングの議論は、その簡潔さと明晰さゆえ、鋭い批判となっている。とはいえ、『リベレーター』紙上で紹介されたのも、フィリップスやレモンドの後、しかも公聴会から一月も経とうとする3月になってからであり、前二者ほど注目されてはいない。また、これまでの研究でも、ロアリングの証言は特に脚光を浴びることはなく、十分に分析されてきたとは言えない。実際リチャード・アーチャーは、「フィリップスやレモンドは強力なチームであり、彼らの証言は、聴衆からの自由な拍手喝采に後押しされたこともあり、委員会の意見を左右したに違いない」と二人を高く評価するものの、ロアリングの証言に関しては内容に触れることすらしていない。¹⁰⁰ ルクセンバークも、公聴会でのフィリップスとレモンドの証言は紹介しているものの、ロアリングについては全く言及しない。¹⁰¹ しかしながら、ルイス・ルーシェイムスが、ブラウン判決との類似性から「現代的な響きがある」とごく簡単に触れているように、ロアリングのここでの議論は、プレシー判決における弁護側の主張やブラウン判決における人種分離の否定につながる論点が多く、時代を先取りする先進的なものであった。¹⁰²

例えば、車両が質的に同等であるかどうかが問題なのではなく、分離そのものが差別であるという主張などは、まさに、分離することは本質的に平等な扱いにはなり得ないとして、〈分離すれど平等〉を覆したブラウン判決の核心部分に通じるものである。¹⁰³

鉄道会社にとって有色人種の人々にあてがわれた車両は、彼らが支払った金額に全く相応しくない、劣ったものであることはこれまで議論されてきましたし、それは全くもって正しいことです。しかし、議長、私の見方によれば、車両が劣っているかどうかなどはどうでも良いことです。劣った車両を与えるのは、損害と言えるでしょう。しかし、人種によって分類することは侮辱であり、有色人種の人々に損害以上の苦しみを与えるのです。・・・社会的に対等ではないとされる集団同士を区別することは、劣位にあるとされる集団を侮辱することになります。自分と同じ社会的な立場にいる人の娘が小作人の息子と結婚することが禁じられているとすれば、禁止が両者に等しく作用しているという主張がどれほど正しいとしても、小作人は下に見られているのだと思うのが当然でしょう。¹⁰⁴

1896年にプレシー判決によって定着した〈分離すれど平等〉という原則が覆されるのは、60年あまりの歳月を経なければならなかったわけだが、そのような議論がすでに〈分離すれど平等〉原則の誕生の半世紀前から存在していたというのは驚きに値するだろう。特に、フィリップスが黒人の扱いが白人に対してと同じだとするならば「なぜ黒人はより劣った車両に閉じ込められるのだろうか」と分離後の待遇の優劣を問題にしていたことを考えると、ロアリングの主張の独自性は際立っている。¹⁰⁵

続けて、ロアリングは、企業はルールや規制を設けることはできるものの、それは、公共の利益に反していない場合に限るという条件があることを強調し、鉄道会社の人種分離が公共の利益に適っているかが問題の核心であると考える。というのも、「現状では個人の権利は、公共の利益という非常にあやふやなものに依拠している」からである。つまり公共の利益なるものは、個人の趣味の問題でしかないということだ。したがって、黒人と乗車したくないという「下劣で残酷な偏見」でさえも「個人の趣味という美名の下」許容されるのである。しかし、これは間違いだとロアリングは言う。「われわれの同胞の権利や幸福に関わることは、単なる趣味の問題では決してない」のだ。¹⁰⁶

注意しなければならないのは、同じ趣味を持つものが多数者となった場合に、それが公共の利益にかなったものとして認可されるという、多数決の論理が働くことである。しかし、だからこそ憲法は存在するのだとロアリング

は主張する。「われわれの憲法と法律は、主に少数派の権利を守るためにあるのであり、多数派に対して、『あなたが自由に振る舞うことができるのもここまでだ』と言うためにあるのです。」¹⁰⁷

実際、マサチューセツの憲法は人種による区別をせず、法のもとに皆平等であると謳っていることをロアリングは改めて指摘する。このとき、ロアリングの主張は、プレシー判決に反対したジョン・マーシャル・ハーランの「合衆国の憲法は肌の色による区別をしない」という有名な言葉を彷彿させる。¹⁰⁸

マサチューセツの憲法は、人はすべて自由で平等に生まれたと述べており、それがわれわれの法律や制度すべての礎となっています。全員が同じように背が高いわけでも、容姿に恵まれているわけでも、肌の色が浅黒かったり、白かったりするわけではありません。しかし、法の目には、そのような違いはないのです。議論するまでもない主張があるとすれば、それは、人は法の下で全員平等である、ということでしょう。この原則が適用されるのはあまりにも当たり前のことですから、こうしてこの委員会の前でそのことを述べなければならぬのは、恥ずかしく思うほどです。¹⁰⁹

そして、人種分離を定めた鉄道会社の内規が、マサチューセツ憲法に反している以上、ロアリングにとって明白なのは、鉄道会社の人種分離の問題は、企業の権利をどう考えるかということではなく、企業をどう監視して行くのかということだ。議会には、鉄道会社を規制する権限が当然ある。鉄道会社は公的な存在として、公共の利益に奉仕するものだからである。そして、鉄道会社の場合は、他の交通機関よりも公共に奉仕する義務がより強くなければならぬ。というのも、個人が勝手に線路を敷いて営業を開始することができない以上、議会は事実上、鉄道会社に独占的な営業許可を与えており、したがって鉄道会社は他よりも公的な性格が強いからだ。

こうして、マサチューセツの憲法の解釈に依拠して、ロアリングは、鉄道会社の権利は守らなければならないという主張を無効化し、そうすることによって鉄道会社が議会の規制の対象となることを法理的に主張するのである。

4. 合同委員会の報告書

フィリップス、ルモンド、ロアリングの意見をうけて、セス・スプラグ Jr. を委員長とする上院・下院の合同委員会は2月22日に調査結果をまとめた報告書を作成し、鉄道会社の人種分離を規制する法の委員会原案と共に議会に提出する。¹¹⁰ この報告書は、証言した三人の主張を大きく取り入れたものだった。

まず報告書は、フィリップスとロアリングの主張に共鳴し、嘆願書を提出した人たちが改善を訴えているのは、黒人が白人と平等に扱われていないということそのものではなく、人種の区別をすることがマサチューセツ憲法に違反していることであるのを指摘し、この問題の論点を整理する。鉄道会社が市民を人種によって区別していることは反論の余地のない事実であり、またそれがマサチューセツ憲法に違反しているのも疑いようがない。したがって争点となるのは、この問題が、議会が取り扱うべき事柄なのかということである。この点に関して、報告書は「市民に備わっている権利と正義と公共の利益に適う限りその利益を保障することは、議会の権限であるばかりではなく義務である」とする。ここで、報告書はフィリップスとロアリングの主張に依拠して、議会にそのような権限があるのは、「鉄道会社が、その権利と特権を議会の権威から得ているからだ」とする。

市民からしてみれば、鉄道は公共の交通機関であり、一定の条件のもとで、それを等しく使うことがすべての市民に認められている。鉄道会社には毎年自分たちの事業を公表することが求められていることから明らかのように、議会に対して報告する義務があり、したがって、ある意味で、パブリック・サーバントとしてみなしうるのである。そして、この州の諸制度や法律の精神に則って、自らに与えられた権力を自分たちだけでなく公共の利益のために使うことが絶対的に求められているのである。¹¹¹

さらに、鉄道会社の内規は、社会的な生活に関する決まり事であって、議会が介入するようなものではない、というよくある主張に対しては、「鉄道の乗車は権利であり、社会的な楽しみのような特権などではない。それは万人に等しい権利であり、誰かに特有の特権ではない」と、フィリップスの主張

を借りて反論する。¹¹² また、列車で誰と隣り合わせになるかということは、個人の選択や趣味の問題であり、したがって地域の大多数者が、黒人の隣に座りたくないという感情を持ち、そのため人種による分離を欲しているのだから、人種分離は不当ではない、という主張に対しては、やはり、個人の趣味と公共の利益の関係を分析したロアリングの議論に基づいて、「われわれの諸制度は多数者の趣味から少数者を守るという目的のために作られたのだ」として、これを退ける。¹¹³ さらには、自由黒人は白人と同じ車両に乗車することを許されなくても、奴隷の場合はなんの問題もなく許可されているというフィリップスの指摘そのままに、「自由黒人が乗車を拒否される一方、奴隷は主人と一緒に何も邪魔されず乗車する」ことをあげ、「そのような状況では、肌の色は無効とされるのであり、したがって、肌の色に基づいた乗車拒否は不合理であり不必要」だと結論づける。¹¹⁴

最終的に、報告書は、黒人と白人を分けて乗車させる鉄道会社の行いを「この州の人々が黙認することのできない権力の不当な濫用以外の何ものでもない」として非難し、「正義と憲法に合ったすべての権利をこの州の住民に保障する法律の制定を試みるのは、われわれの義務の範疇から外れているとは言えない」と述べて、次の法案を提出する。¹¹⁵

鉄道の乗客の権利に関する法律

上院と下院は、開会されたマサチューセツ議会において、その権限に基づいて以下を制定する。

第一条 すべての鉄道会社は、自ら、あるいはその取締役やその他によって、血統、宗派、肌の色による区別を定める、もしくは、それらに基づいて特定の個人もしくは複数の人に対して、他者よりも鉄道の利用において便宜を図る内規や規則を制定してはならない。

第二条 鉄道会社の職員もしくは従業員は誰であれ、鉄道の車両、またはそれ以外の鉄道施設において、血統、宗派、肌の色に基づいて、人から権利あるいは特権を奪う目的で暴力を働くか、あるいはそのような行為をする他者を援助した場合、郡の留置所に6日以上禁

固刑に服す、もしくは10ドル以上の罰金を課されるものとする。また、暴行を受けた人に対して、暴力によって被った損害を全額補償することとする。¹¹⁶

この法案は、下院で賛同を得たものの、上院を通過することはなく、18対13で延期されることになる。¹¹⁷ このときどのような議論がなされたのかは、詳細な記録がないため不明である。しかし、同日に、異人種間の結婚を認める法案が議論された際に、議員の一人が、この法案が通った場合に、「黒人に白人と同じ鉄道の車両に乗車することを許可する法律」の制定につながることを危惧するという発言があったことから、議員間にあった黒人に対する偏見が原因の一つであったことは想像に難くない。¹¹⁸

いずれにせよ、この結果は、奴隷制廃止論者たちにとってはもちろん残念なものであったが、彼らは、鉄道会社の人種差別的な慣習を法的に禁止するための闘いをこれで諦めたわけではなく、彼らの闘争は次の年の議会に持ち越されることになった。

D. 鉄道における人種分離の廃止

法案の審議が議会で延期されることになった後も、イースタン鉄道やニューベッドフォード・アンド・トントン鉄道では、黒人が白人と同じ車両に乗車することを許さず、白人車両に乗った黒人を無理やり下車させることが続いた。『リベレーター』紙はこういった事例を積極的に報道し、鉄道での人種分離撤廃の気運を絶やさないように務める。¹¹⁹ 1842年4月8日以降、『リベレーター』紙は「旅行案内」というコーナーを設け、人種差別がどれほど行われているかを基準に鉄道会社の評価を行い、差別的な鉄道会社をボイコットするよう読者に呼びかける。例えば、ボストン・アンド・ローウェル鉄道は「人間性が尊重される」、ボストン・アンド・ウースター鉄道は「乗客を排除しない」、ボストン・アンド・プロヴィデンス鉄道、ボストン・アンド・メイン鉄道は「人権は侵害されない」、ウェスタン鉄道は「乗客は平等に扱われている」、ナシユア・アンド・ローウェル鉄道は「全員平等」、ノーウィッチ・アンド・ウースター鉄道は「不当な分類はない」と肯定的に評価される。その一方で、トントン・アンド・ニューベッドフォード鉄道とイースタン鉄道はそれぞれ、「肌の色の違いによる屈辱的な分類を剥き出しの暴力を用

いて施行」している、「肌の色による嫌悪すべき区別をし、それを高圧的に実践する傾向があり・・・平等性を完全にないがしろにしている」と非常に厳しく非難される。¹²⁰

また、4月29日には、『リベレーター』紙は、「最近ますます増えている[車掌、鉄道会社の管理者、職員による]狼藉は、直ちに対処されなければならない悪となってしまったという結論に私は、反奴隷制思想や党派的な利益とは無関係に達しました」という言葉で始まって鉄道会社を激しく非難する、匿名の投稿者からの編集長に宛てられた手紙を紹介し、鉄道会社に対する攻撃の手を緩めない。

イースタン鉄道における奴隷制の廃止に有効な手段を講じることが、われわれには求められているのです。特に、精査した結果、この企業を動かしている原理が、利便性、サービス、改善ではなく、独占と利益であることが議論の余地なく判明したわけですから。したがって、市民、キリスト教徒、博愛主義者であるならば、イースタン鉄道を利用することで、彼らを支援し、利益を与え、その行いを承認することから手を引くべきです。マサチューセツの市民はイースタン鉄道に、自分たちの保護者として振る舞い、誰と付き合うかを決める権限を与えたのでしょうか。私の答えはノーです。彼らには、少数派が疑いの余地もなく所有しているはずの権利を踏みにじる権限が与えられているのでしょうか。ノーです。イースタン鉄道が、その不条理かつ残酷な規則によって、自らとこの町を貶めるのだとしても、われわれはイースタン鉄道の利用をやめて、彼らに服従するつもりはないことを思い知らせるべきです。¹²¹

こうして鉄道会社を非難する声は決して止むことはなかったのだが、その後10月になるとヴァージニアからボストンに逃れてきた逃亡奴隷ジョージ・ラティマーを、彼を捕まえるため追いかけてきた奴隷主に引き渡すまいとする運動が、奴隷制廃止論者だけでなく、マサチューセツの一般市民を巻き込んで盛り上がったことで、この時期、鉄道における人種分離の廃止運動は一時下火になる。¹²²とはいえ、12月には、マサチューセツ議会に前年と同様に法的規制を求める嘆願書が再び提出される。この通称、鉄道法案 (Railroad

Bill) は、今回は上院を無事通過するが、下院で議論になる。¹²³

1843年2月6日の下院での法案の審議では、賛成と反対の立場が入り乱れての議論となる。ボストンのジョン・C・パーク議員が、法案にある「鉄道会社」という言葉を削除し、「企業」に置き換えて、すべての企業を規制できるようにする修正案を提起する。これは、一見、人種差別の禁止を推進し、それを徹底させる修正のように思えるが、実際はパークの狙いは全く逆だった。彼は、この法案は「そうしたいと思うかどうかに関わらず、白人を黒人の横に座らせることを強要する」ものであり、したがって「選択の自由を保障する異人種間の結婚を禁止する法案よりも不快」なものと捉えていた。そこで、この法案の通過を阻止するためパークは、議員の多くが全企業を対象とする包括的な規制案に反対するであろうことを見越して、そのような修正を提案したのだった。¹²⁴

結局のところパークの修正案は164対67で可決されるが、修正された法案自体は、171対61で無期限で繰り越されることになる。¹²⁵しかし、審議の場で、チャールズ・フランシス・アダムズ議員が、州の人々の反対を受けて、鉄道会社が自らの自浄努力で人種分離の方針を撤回することを期待すると発言したことが功を奏して、最終的に鉄道会社は、1843年4月以降、人種分離の方針を捨てることになった。¹²⁶ 議会が企業を規制することの正当性を確信できず、そのため法案に全面的に賛成することができなかったアダムズは、鉄道会社が自分の意を汲むことを期待して、その場にいたレポーターにわざわざ自分の言葉を記事に書くようにリクエストし、鉄道会社にメッセージを送ったのであった。¹²⁷

ルクセンバークによると、アダムズのこの行動は、自身の立場をはっきりと表明せずに、同時に法案の成立を阻止する方策を練った結果だという。アダムズは、そもそも奴隷制には基本的に反対の立場だったが、かといって熱烈的な反奴隷制論者でもなかった。1837年に友人のエドモンド・クインシーがマサチューセツ反奴隷協会の会員となり、自らの反奴隷制の立場をとることを『リベレーター』紙上で表明した後、自身の立場については、「私は自分が完全なる奴隷制廃止論者になれば良いのにと。しかし、私の頭はそうなることを拒絶している」と、どっちつかずであることを率直に日記に記している。¹²⁸

それにも関わらず、ジョージ・ラティマーの自由を求めるマサチューセツ

市民の嘆願書を議員として議会に提出し、問題提起することを奴隷制廃止論者から依頼されたアダムズは、自分がその任に選ばれたことを「私の人生で恐らくは最も忘れ難い出来ごと」であり、「そのような目的に私が選ばれたことに少なからず誇りに思う」と、大いに光栄と感じたのだった。¹²⁹しかし、アダムズは、ラティマーの自由を保障することと鉄道法の制定は同列には見ておらず、この法案が決議されるのであれば、成立に反対の票を投じるつもりでいた。¹³⁰ そうとはいえ、鉄道法の成立に反対する議員たちの「強い偏見の風潮」には反発をおぼえ、自らは反対の立場を明確にしようとはしなかった。¹³¹

アダムズが鉄道法案に反対していたのは黒人に対する偏見からでも、白人と黒人の混血を恐れていたからでももちろんなく、この法が制定された場合「すべての企業の認可に対して原則的に議会が介入することを開始するくさび」となることを危惧したからだ。¹³² アダムズは「この法が立法の間違った原理に基づいていると考え」、このため「危険である」と感じていたのである。¹³³ こうして私的な企業の行いに議会が介入することの正当性に確信が持てなかったアダムズは、一方で法案に反対しつつ、さりとて人種差別的な反対派に与することもできずに、法律の不成立を望んだ結果、鉄道会社に自主的に方針の撤回を勧めるという策を考えだしたのであった。

いずれにせよ、アダムズの逡巡は、マサチューセツの鉄道における人種分離が、黒人の権利をどう認めるかという人種間の平等の問題としてではなく、私的な企業の権利にどこまで立法府が介入できるかという、議会の権限の問題として捉えられていたことを意味する。それは、すなわち、(黒人の) 人権と企業の権利が同等かもしくは後者が重要性において上回っていると考えられていたことを物語っている。

その後、1843年の2月に鉄道法が議会で審議された時点で人種分離を行っていたイースタン鉄道とニューベッドフォード・アンド・トントン鉄道は、結果的に、アダムズの提案に従うことになり、それ以降、黒人が強制的に下車させられるという事例は目立って少なくなる。1843年4月28日付の『リベレーター』紙上でチャールズ・レノックス・レモンドが、ジム・クロウ車両への移動を車掌から命じられたことが最近あったことを報告しているが、これを最後に『リベレーター』紙では、このような記事はなくなる。¹³⁴

1844年1月24日に発刊された、マサチューセツ反奴隷制協会の年次報告で

は、「旅行客の権利を法的に保障することを要求することをこれからも続けた方が賢明であるかは、今後も検討すべき」と慎重な姿勢を示しながら、「もはや人種による区別は、マサチューセツのいかなる鉄道においてもなされていない」と宣言している。¹³⁵ その後、1849 6月8日になってフレデリック・ダグラスは、マサチューセツにおいて鉄道会社の人種分離がなくなったことを演説で次のように語った。

黒人が人間で旅行者以外の存在として扱われたりみなされたりする鉄道はただの一つも、マサチューセツのどこにも存在しません。偏見は廃れたし、廃れなければならなかったのです。偏見が廃れているという事実は、それが永続的なものではないことを物語っています。ボストンで黒人が教会に足を踏み入れた場合、ニグロ・ピューに座ることが当然とされていた時代がありました。今でも概ねそのような慣習は続いているでしょう。慣習を頑なに守ろうとする人はいるものです。しかし、鉄道における人種分離を擁護するものは今日のニューイングランドではほとんどいません。¹³⁶

そして、1855年には「黒人を貶めるために誕生した『ジム・クロウ車両』は、ニューイングランドではどこにも存在しなくなった」とダグラスは宣言したのであった。¹³⁷

注

¹ チャールズ・ディケンズ『アメリカ紀行(上)』(岩波書店, 2015), 140-41.

² *Plessy v. Ferguson*, 163 U.S. 540 (1896).

³ Ray Stannard Baker, *Following the Color Line: An Account of Negro Citizenship in the American Democracy* (New York: Double, Page, 1908), 31.

⁴ Gunnar Myrdal, *An American Dilemma*, 20th anniv. ed. (New York: Harper, 1962), 635.

⁵ W. E. B. Du Bois, *Dusk of Dawn*, in *W. E. B. Du Bois: Writings* (New

- York: Library of America, 1986), 666.
- ⁶ Nina Bay, *Traveling Black: A Story of Race and Resistance* (Cambridge, MA: Belknap Press of Harvard University Press, 2021), 3.
- ⁷ *Salem Gazette*, October 12 1838, quoted in Steve Luxenberg, *Separate: The Story of Plessy v. Ferguson, and America's Journey from Slavery to Segregation* (New York: W. W. Norton, 2020), 9.
- ⁸ "For the Colored American," *Colored American*, August 25, 1838.
- ⁹ Gilbert Thomas Stephenson, "The Separation of Races in Public Conveyances," *The American Political Science Review* 3, no.2 (May 1909) : 181, <http://www.jstor.org/stable/1944727> ; Hugh H. Smythe, The Concept 'Jim Crow,'" *Social Forces* 27, no.1 (October 1948 - May 1949), 45, <http://www.jstor.org/stable/2572458>; Louis Ruchamus, "Jim Crow Railroads in Massachusetts," *American Quarterly* 8, no.1 (Spring 1956), 62, <http://www.jstor.org/stable/271029862>; この内、ステイブンソンとスマイスは、*Century Dictionary* の記載を論拠としている。*The Century Dictionary and Cyclopaedia*, rev. and enl. ed. (New York: Century, 1911), s. v. "Jim Crow," accessed January 29, 2023, <https://hdl.handle.net/2027/mdp.39015036876897>.
- ¹⁰ C. Vann Woodward, *The Strange Career of Jim Crow*. (New York: Oxford University Press, 2002), 7n. ルクセンバーグは、1838年には「ジム・クロウ」は単に白人が演じる特定の黒人キャラクターを指すだけでなく、黒人に対する蔑称として慣用的に使われるようになったと述べている。Luxenberg, 10. トーマス・D・ライスによる minstrel・ショーについては次を参照。Robert P. Plevin, "Stephen C. Foster and Negro Minstrelsy." *Atlantic Monthly*, November 1867, 608-611, <https://cdn.theatlantic.com/media/archives/1867/11/20-121/131954279.pdf>.
- ¹¹ Charles Francis Adams, Jr., *Railroads: Their Origins and Problems*, rev. ed. (New York: G. P. Putnam's Sons, 1893), 37-38, <https://hdl.handle.net/2027/cool.ark:/13960/t8nc6hh97>. この他に初期のマサチューセツの鉄道に関しては以下の文献を参照した。Alexander Lovett Stimson, *History of the Express Business: Including the Origins of Railway System in America, and the Relation of Both to the Increase of New Set-*

lements and the Prosperity of Cities in the United States (New York: Baker & Goodwin, 1881), 21-34, https://books.google.co.jp/books?id=R_1CAAAAIAAJ&pg; William H. Brown, *History of the First Locomotives in America: From Original Documents and the Testimony of Living Witnesses* (New York: D. Appleton, 1871), XII Railroads in America, Catskill Archive, <http://www.catskillarchive.com/rrextra/apchpt12.html>; Edward Appleton, "History of the Railways of Massachusetts," Catskill Archive, <http://www.catskillarchive.com/rrextra/abnerel.html>; William P. Marchione, "1835: The Year of the Railroads," Brighton Allston Historical Society, <http://www.bahistory.org/HistoryRailroads.html>; Franz Anton Ritter Von Gerstner. *Early American Railroads*, ed. Frederick C. Gamst, trans. David J. Siephouse and John C. Decker (Redwood City, CA: Stanford UP, 1997), 295-332; William Chambers, *Things as They Are in America* (London and Edinburgh: William and Robert Chambers, 1854), 323-340, [https://hdl.handle.net/2027/uc1.\\$b307238](https://hdl.handle.net/2027/uc1.$b307238); Charles Warren, *History of the Harvard Law School and of Early Legal Conditions in America* (New York: Lewis Publishing Company, 1908), 2: 133-55, <https://hdl.handle.net/2027/hvd.32044031766595>; Charles J. Kennedy. "The Early Business History of Four Massachusetts Railroads," *Bulletin of the Business Historical Society* 25, no.1 (March 1951) : 52-72, <https://www.jstor.org/stable/3110965>; Louis P. Loring, "Early Railroads in Boston," *Bostonian* 1, no.3 (December 1894), 299-309, <https://hdl.handle.net/2027/umn.31951000882542z>; W. Dean Eastman, "Massachusetts Railroad Segregation," Primary Research, <https://primaryresearch.org/massachusetts-railroad-segregation/>.

¹² Stimson, 22-23; Adams, Jr., 58-60.

¹³ Stimson, 25.

¹⁴ Francis B. C. Bradlee, *The Eastern Railroad: A Historical Account of Early Railroad in Eastern New England* (Salem, MA: Essex Institute, 1917), 11, <https://hdl.handle.net/2027/nyp.33433007694791>.

¹⁵ Stimson, 14.

¹⁶ Bradlee, 14.

- 17 Bradlee, 18.
- 18 Francis B. C. Bradlee, *The Eastern Railroad: A Historical Account of Early Railroading in Eastern New England*, 2nd ed. (Salem, MA: Essex Institute, 1922), 33, <https://hdl.handle.net/2027/njp.32101066801380>.
- 19 Adams, Jr., 79.
- 20 Luxenberg, 9.
- 21 “To the Public, and Particularly to the Citizens of the Town of Worcester,” *Liberator*, December 14, 1838.
- 22 *Fifth Annual Report of the Board Managers of the Massachusetts Anti-Slavery Society, with Some Account of the Annual Meeting, January 25, 1837*, 8-9, <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=uc1.31210008721811;view=1up;seq=203>.
- 23 “Mean Conduct,” *Liberator*, September 20, 1839. ジム・クロウ車両の描写の他の例については次を参照。“Letter from Mr. Johnson,” *Colored American*, January 30, 1841.
- 24 Lydia Maria Child, *An Appeal in Favor of That Class of Americans Called Africans* (New York: John S. Taylor, 1836), 195, <https://www.gutenberg.org/cache/epub/28242/pg28242-images.html>.
- 25 William Lloyd Garrison, “Mission to England,” in *Second Annual Report of the Board of Managers of the New-England Anti-Slavery Society, Presented January 15, 1834* (Boston: Garrison and Knapp, 1834), <https://hdl.handle.net/2027/hvd.32044011670247>.
- 26 Garrison, 35.
- 27 William Wells Brown, *The American Fugitive in Europe: Sketches of Places and People Abroad* (Boston: John P. Jewett, 1855), 40, <https://docsouth.unc.edu/neh/brown55/brown55.html#brown42>.
- 28 Edward S. Abdy, *Journal of a Residence and Tour in the United States of North America, from April, 1833, to October 1834*, vol.2 (London: John Murray, 1835), 48-49, http://books.google.com/books?id=JPIa_wl9coAC&oe=UTF-8.
- 29 Andrew Bell, *Men and Things in America; Being the Experience of a Year's Residence in the United States, in a Series of Letters to a*

Friend (London: William Smith, 1838), 180, <https://hdl.handle.net/2027/uiug.30112059677580>.

- ³⁰ Chambers, 358. 北部の自由黒人に対する偏見に関するチェンバースの観察については他にも次を参照。William Chambers, *American Slavery and Colour* (London: W. & R. Chambers, 1857), 125-26, <https://hdl.handle.net/2027/uc2.ark:/13960/fk3zs2kk3b>.
- ³¹ Edward S. Abdy, *Journal of a Residence and Tour in the United States of North America, from April, 1833, to October 1834*, vol.1 (London: John Murray, 1835), 134. <http://books.google.com/books?id=GDGQ9-aMkRUC&oe=UTF-8>.
- ³² Lydia Maria Child, *The Oasis* (Boston: Benjamin C. Bacon, 1834), 54-61, <https://hdl.handle.net/2027/hvd.32044011434495>.
- ³³ Abdy, 1: 133-36.
- ³⁴ Samuel J. May, *Some Recollections of Our Slavery Conflict* (Boston: Fields, Osgood, 1869), 268-271, <https://hdl.handle.net/2027/hvd.32044011693405>. ニグロ・ピューについては次も参照。Harvey Newcomb, *The Negro Pew: Being an Inquiry Concerning the Propriety Distinctions in the House of God, on Account of Color* (Boston: Isaac Knapp, 1837), 79-83, <https://hdl.handle.net/2027/mdp.39015026439318>; Chambers, *American Slavery*, 129-131.
- ³⁵ Bell, 182-83.
- ³⁶ Edward S. Abdy, *Journal of a Residence and Tour in the United States of North America, from April, 1833, to October 1834*, vol.3, (London: John Murray, 1835), 203, <http://books.google.com/books?id=QCKmWbudCCsC&oe=UTF-8>.
- ³⁷ “Scandalous Treatment,” *Liberator*, January 15, 1831. ニュージャージーのニューブランズウィックで黒人用の駅馬車があったことは、ジェイムズ・ボードマンが記述している。James Boardman, *America and the Americans* (London: Longman, Rees, Orme, Brown, Green, & Longman, 180, <urn:oclc:record:1039503387>). また、アブディーは駅馬車から下車された黒人の例を紹介している。Abdy, 2: 49.
- ³⁸ “Unjustifiable Treatment,” *Liberator*, August 11, 1832. これ以外に蒸気

船で客室への入室を許可されなかった、もしくは強制的に下船させられた例は次を参照。“The Barbarity of Prejudice,” *Liberator*, November 30, 1838; “Gross Abuse,” *Liberator*, October 11, 1839; Newcomb, 76-77; “Prejudice—An Incident,” *Liberator*, August 21, 1841.

39 “Our Cruelty to Colored Freemen,” *Liberator*, August 2, 1839.

40 “Letter from Charles L. Remond,” *Liberator*, October 16, 1840.

41 Carleton Mabee, *Black Freedom: The Nonviolent Abolitionists from 1830 through the Civil War* (New York: Macmillan, 1970), 112-26.

42 “Mean Conduct.”

43 “The Color-Phobia as It Is,” *Liberator*, October 11, 1839.

44 “A Dreadful Case of Colorphobia!” *Liberator*, October 18, 1839.

45 “Another Case of Colorphobia!” *Liberator*, October 25, 1839.

46 “Essex County A. S. Society,” *Liberator*, July 10, 1840.

47 *Tenth Annual Report of the Board of Managers of Mass. Anti-Slavery Society, Presented Jan. 26, 1842*, 72-81, <https://hdl.handle.net/2027/ucl.31210008721811>.

48 Luxenberg, 12-13.

49 “Personal Outrage,” *Liberator*, June 11, 1841.

50 “Essex County A. S. Society,” *Liberator*, July 2, 1841.

51 “Case of Mr. Jennings” *Liberator*, July 2, 1841.

52 “Personal Outrage,” July 9, *Liberator*, 1841; Mabee, 113.

53 “Meeting of Colored Citizens,” *Liberator*, July 9, 1841.

54 “Treatment of Mr. Ruggles,” *Liberator*, July 23, 1841.

55 この事件については上記した『リベレーター』の記事以外にも次を参照。Luxenberg, 11; Graham Russel Gao Hodge, *David Ruggles: A Radical Black Abolitionist and the Underground Railroad in New York City* (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2012), 164-65.

56 “Treatment of Mr. Ruggles,” *Liberator*, July 23, 1841.

57 “Eastern Rail-Road—Colorphobia—Lynch Law—Robbery—Quakerism,” *Liberator*, October 15, 1841. この一件に関しては、後にフレデリック・ダグラスと共にライド・インを行った奴隷制廃止論者J・A・コリンズがその場で自身が目撃したことを『リベレーター』紙で報告している。そ

れによるとコリンズとその仲間と思われる複数が、黒人女性の移動に抗議したとのことなので、これは予めコリンズらによって仕組まれたライド・インだったのではないかと推測できる。

⁵⁸ “Wendell Phillips’s Lecture.” *Liberator*, September 3, 1841.

⁵⁹ Isaac Bassett, *Liberator*, October 1, 1841. この手紙は、マサチューセツ反奴隷制協会の年次報告書にも転載されている。*Tenth Annual Report*, 74-75. 後年の南部においてもそうだが、黒人女性が白人に仕える召使い等の立場で、白人に同伴している場合は白人車両に乗車しても、特にとがめられることはなかった。このことを考えると、イースタン鉄道の人種分離は非常に杓子定規で厳格なものだったといえるだろう。もっとも、アイザック・バセットは、黒人女性に別の車両に移動しなければならないのであれば、自分達も一緒に移動すると車掌に答えているので、彼の不満は単に召使いがいなくなることで不便を強いられることに対するものではなく、人種分離そのものの不当性に対する抗議だった。

⁶⁰ Frederick Douglass, *My Bondage and My Freedom*, in *Frederick Douglass: Autobiographies* (New York: Library of America, 1994), 393-95. ダグラスのこの二回目のイースタン鉄道からの強制退去については、この他にも次を参照。Bradlee, *Eastern Railroad*, 2nd ed., 32-33; “Outrage,” *Liberator*, October 1, 1841; “The Eastern Rail Road Outrage,” *Liberator*, October 22, 1841; David N. Johnson, *Sketches of Lynn or the Changes of Fifty Years* (Lynn: Thos. P. Nichols, 1880), 231-32, <https://archive.org/search.php?query=external-identifier%3A%22urn%3Aoclc%3Arecord%3A1157212143%22>. ジョン・A・コリンズ自身によるこの出来事の証言は次を参照。“Eastern Rail Road—Colorphobia—Lynch Law—Robbery—Quakerism.” また、ダグラスはこの後、12月18日にも、もう一度退去させられることになる。“Another Development of Colorphobia,” *Liberator*, January 14, 1842.

⁶¹ グリーンの事件については次を参照。“Eastern Rail-Road—Colorphobia—Lynch Law—Robbery—Quakerism” ; *Tenth Annual Report*, 72-73. マンの事件については次を参照。“Law versus Equality,” *Liberator*, October 29, 1841; *Tenth Annual Report*, 75-76.

⁶² “Case of David Ruggles,” *Liberator*, August 6, 1841.

- ⁶³ “Lynching in New-Bedford,” *Liberator*, August 6, 1841.
- ⁶⁴ *Boston Weekly Messenger*, July 29, 1841, quoted in Luxenberg, 11-12. クレイボはこの鉄道会社の株主の一人だった。“Lynching in New-Bedford”; Jane H. Pease and William H. Pease, *They Who Would Be Free: Black Search for Freedom, 1830-1861* (Champaign, IL: University of Illinois Press, 1990), 165.
- ラグルズの事件及び裁判に関しては他に次を参照。 Kyle G. Volk, *Moral Minorities and the Making of American Democracy* (New York: Oxford University Press, 2014), 132-66; Harry Chase, “‘Jim Crow’ on Massachusetts Passenger Trains.” 2012. Harry B. Chase, Jr. Papers, Archives and Special Collections, University of Connecticut Library, Hartford, CT, <http://hdl.handle.net/11134/20002:860156628>; Ruchames, 63; Mabee, 113-14; Hodge, 165; Pease and Pease, 164-65; Henry Wilson, *History of the Rise and Fall of the Slave Power in America* (New York: Negro University Press, 1969), 1:49-95, <https://archive.org/details/historyofrisefal-0000wils>. トマス・ジェイムズが起こした別の訴訟でもクレイボは同じように企業の権利を優先する判決を下している。 Thomas James, *Life of Rev. Thomas James, by Himself* (Rochester, NY: Post Express Printing Company, 1886), 15, <https://docsouth.unc.edu/neh/jamesth/jamesth.html>.
- ⁶⁵ “Infamous Decision,” *Liberator*, August 6, 1841. このラグルズのケースは、黒人奴隷制廃止論者が鉄道会社の人種分離の不法性を法廷に訴えた最初のものではなかった。ラグルズよりも半年ほど前の1841年1月に、シヤドラック・ハワードが、ラグルズが訴えたのと同じニューベッドフォード・アンド・トーントン支線鉄道会社を訴えている。“Police Office—Yesterday,” *Liberator*, January 15, 1841; “Lynching in New Bedford,” *Liberator*, August 8, 1841. ただし、ハワードの事件は『リベレーター』紙でも大々的に報道されたわけではないし、その後、反奴隷制集会等で大きく取り上げられることはなかったようであり、この段階では抗議活動は本格化していなかったようである。そうなるのは、8月以降のことだった。
- ⁶⁶ “Eastern Rail-Road Company,” *Liberator*, August 13, 1841.

- 67 “Brutal Outrage” *Liberator*, October 8, 1841.
- 68 “Outrage” *Liberator*, October 1, 1841.
- 69 “More Outrages on the Eastern Rail Road,” *Liberator*, October 15, 1841.
- 70 “Petitions! Sign Them!” *Liberator*, October 15, 1841. 議会に法律の制定をを求めることを訴えた最初の記事は次のもの。“Distinctions of Color in Rail-Road Cars,” *Liberator*, October 1, 1841.
- 71 “Meeting of Massachusetts A. S. Society,” *Liberator*, August 27, 1841; “Treason!” *Liberator*, August 27, 1841.
- 72 “Worcester North Division Society,” *Liberator*, October 29, 1841.
- 73 “Middlesex County A. S. Society,” *Liberator*, October 22, 1841.
- 74 “Norfolk County A. S. Society,” *Liberator*, October 29, 1841.
- 75 “Correction,” *Liberator*, October 22, 1841.
- 76 10月21日に再びトマス・ジェニングスがイースタン鉄道で強制退去させられたことを、『リベレーター』紙は11月に二回に渡って報道した。“To the Public,” *Liberator* November 12, 1841; “Another Disgraceful Railroad Outrage,” *Liberator*, November 12, 1841.
- 77 “The Eastern Rail-Road Affair.” *Liberator*, November 5, 1841.
- 78 “Eastern Rail-Road Outrage,” *Liberator*, November 5, 1841.
- 79 “The Disturbance on the Easter Rail-Road,” *Liberator*, November 5, 1841.
- 80 マンの事件に関しては、次を参照。“Law versus Equality”; *Tenth Annual Report*, 75-76. ダニエル・マンはジョージ・ハリントンという車掌を相手に訴訟を起こす。この訴訟については次を参照。*Tenth Annual Report*, 75-76; Wilson, 493-94.
- 81 “The Disturbance on the Eastern Rail-Road.”
- 82 “The Disturbance on the Eastern Rail Road.”
- 83 “To the Public.”
- 84 “Women’s Anti-Slavery Conference,” *Liberator*, November 12, 1841; “Worcester County North Division Anti-Slavery Society,” *Liberator*, November 26, 1841.
- 85 “Abolition petitions are beginning to pour into both Houses in good earnest,” *Liberator*, January 28, 1842; “Equal Rights of all Citizens in the Cars,” *Liberator*, February 25, 1842.

- 86 “Appearance before the Legislative Committee,” *Liberator*, February 18, 1841.
- 87 “Appearance before the Legislative Committee.”
- 88 “Appearance before the Legislative Committee.”
- 89 “Appearance before the Legislative Committee.”
- 90 “Appearance before the Legislative Committee.”
- 91 “Appearance before the Legislative Committee.”
- 92 “Remarks of Charles Lenox Remond,” *Liberator*, February 25, 1842. この時のレモンドの証言は次でも確認できる。“Testimony by Charles Lenox Remond Delivered at the Massachusetts State House Boston, Massachusetts 10 February 1842,” in *Black Abolitionist Papers*, vol.3, the United States, 1830-1846, ed. C. Peter Ripley (Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1991), 368-72.
- 93 “Equal Rights of All Citizens in the Cars.” *Liberator*, February 25, 1841.
- 94 “Remarks of Charles Lenox Remond.”
- 95 “Remarks of Charles Lenox Remond.”
- 96 “Remarks of Charles Lenox Remond.”
- 97 “Remarks of Charles Lenox Remond.”
- 98 “Remarks of Charles Lenox Remond.”
- 99 “Remarks of Ellis Gray Loring, before the Legislative Committee, on the Powers of Rail-Road Corporations,” *Liberator*, March 4, 1842.
- 100 Richard Archer, *Jim Crow North: The Struggle for Equal Rights in Antebellum New England* (New York: Oxford University Press, 2017), 105.
- 101 Luxenberg, 16-18; ここで紹介した二者以外にもリオン・F・リトワックも同様にロアリングのことを無視している。Leon F. Litwack, *North of Slavery: The Negro in the Free States 1790-1860* (Chicago: University of Chicago Press, 1961), 107. カイル・G・ヴォルクは「多数派の支配に対抗する反奴隷制論者の主張を極めつけたのはロアリングだった」としてと例外的にロアリングのスピーチを高く評価している。Volk, 143-44.
- 102 Ruchames, 73
- 103 *Brown v. Board of Education*, 347 US 483, 493-95 (1954).
- 104 “Remarks of Ellis Gray Loring.”

- 105 “Appearance before the Legislative Committee.”
- 106 “Remarks of Ellis Gray Loring.”
- 107 “Remarks of Ellis Gray Loring.”
- 108 *Plessy v. Ferguson*, 163 US 540, 559 (1896).
- 109 “Remarks of Ellis Gray Loring.”
- 110 “Legislative. Commonwealth of Massachusetts,” *Liberator*, March 4, 1842; The Joint Special Committee, Report, 63d Massachusetts General Court, 1842, 1-9, <https://archive.org/search.php?query=external-identifier%3A%22urn%3Aoclc%3Arecord%3A1047486500%22>.
- 111 “Legislative. Commonwealth of Massachusetts.”; The Joint Special Committee, 3.
- 112 “Legislative. Commonwealth of Massachusetts.”; The Joint Special Committee, 4.
- 113 “Legislative. Commonwealth of Massachusetts”; The Joint Special Committee, 4.
- 114 “Legislative. Commonwealth of Massachusetts”; The Joint Special Committee, 4.
- 115 “Legislative. Commonwealth of Massachusetts”; The Joint Special Committee, 5, 6.
- 116 “Legislative. Commonwealth of Massachusetts”; The Joint Special Committee, 7-8.
- 117 “The Marriage Bill Defeated,” *Liberator*, March 4, 1842; Ruchames, 74; Litwack, 108; Archer, 106; Bruce Laurie, *Beyond Garrison: Antislavery and Social Reform* (Cambridge: Cambridge University Press, 2005), 115-16; Luxenberg, 20-21; Elizabeth Stordeur Pryor, *Colored Travelers: Mobility and the Fight for Citizenship before the Civil War* (Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2016), 101.
- 118 “The Marriage Bill Defeated.”
- 119 この時期の鉄道の人種分離に関する記事には次のとおり。“Riot on the New Bedford and Taunton Rail-Road,” *Liberator*, February 18, 1842. “Equal Rights,” *Liberator*, March 25, 1842; “Eastern Rail-Road,” *Liberator*, April 8, 1842; “Eastern Rail Road,” *Liberator*, April 29, 1842; “New

- Bedford and Taunton Rail-Road," *Liberator*, October 7, 1842.
- 120 "Travelers' Directory," *Liberator*, April 8, 1842. 『リベレーター』紙の「旅行案内」は1843年2月10日までは毎号、その後も1843年の終わりまで散発的に掲載される。Archer, 106.
- 121 "Eastern Rail Road," *Liberator*, April 29, 1842.
- 122 "Case of George Latimer." *Liberator*, October 28, 1842.
- 123 "Legislature of Massachusetts Debate on the Rail-Road Bill," *Liberator*, February 17, 1843; *Twelfth Annual Report, Presented to the Massachusetts Anti-Slavery Society, by Its Board of Managers, January 24, 1844*, 6-8. <https://hdl.handle.net/2027/uc1.31210005347578>. より簡潔な経緯の説明は、ブラッドリーを参照。Bradlee, *Eastern Railroad*, 2nd ed., 33.
- 124 "Legislature of Massachusetts: Debate of the Rail-Road Bill," *Liberator*, February 17, 1843.
- 125 "Postponement of Justice," *Liberator*, February 10, 1843; "Legislature of Massachusetts: Debate of the Rail-Road Bill."
- 126 "Legislature of Massachusetts: Debate of the Rail-Road Bill."
- 127 *Boston Courier*, February 9, 1843.
- 128 "Most Honorable," *Liberator*, December 22, 1837; Charles Francis Adams diary, December 23, 1837, quoted in Luxenberg, 19.
- 129 Adams diary, February 1, 1843, quoted in Luxenberg, 21.
- 130 Luxenberg, 21-22.
- 131 Adams diary, February 6, 1843, quoted in Luxenberg, 22.
- 132 Adams diary, February 6, 1843, quoted in Luxenberg, 22.
- 133 Adams diary, February 6, 1843, quoted in Luxenberg, 22.
- 134 "The Spirit of Caste," *Liberator*, April 28, 1843.
- 135 *Twelfth Annual Report*, 7.
- 136 "Great Meeting in Faneuil Hall," *Liberator*, June 8, 1849.
- 137 Douglass, 394.

引用文献

- Abdy, Edward S. *Journal of a Residence and Tour in the United States of North America, from April, 1833, to October, 1834*, vol.1. London: John Murray, 1835. <http://books.google.com/books?id=GDGQ9-aMkRUC&oe=UTF-8>.
- . *Journal of a Residence and Tour in the United States of North America, from April, 1833, to October, 1834*, vol.2. London: John Murray, 1835. http://books.google.com/books?id=JPIa_wl9coAC&oe=UTF-8.
- . *Journal of a Residence and Tour in the United States of North America, from April, 1833, to October, 1834*, vol.3, (London: John Murray, 1835), <http://books.google.com/books?id=QCKmWbudCCsC&oe=UTF-8>.
- Adams, Jr., Charles Francis. *Railroads: Their Origins and Problems*. Rev. ed. New York: G. P. Putnam's Sons, 1893, <https://hdl.handle.net/2027/cool.ark:/13960/t8nc6hh97>.
- Appleton, Edward. "History of the Railways of Massachusetts," Catskill Archive, <http://www.catskillarchive.com/rrextra/abnerel.html>.
- Archer, Richard. *Jim Crow North: The Struggle for Equal Rights in Antebellum New England*. New York: Oxford University Press, 2017.
- Baker, Ray Stannard. *Following the Color Line: An Account of Negro Citizenship in the American Democracy*. New York: Double, Page, 1908.
- Bay, Nina. *Traveling Black: A Story of Race and Resistance*. Cambridge, MA: Belknap Press of Harvard University Press, 2021.
- Bell, Andrew. *Men and Things in America; Being the Experience of a Year's Residence in the United States, in a Series of Letters to a Friend*. London: William Smith, 1838, <https://hdl.handle.net/2027/uiug.30112059677580>.
- Bradlee, Francis B. C. *The Eastern Railroad: A Historical Account of Early Railroad in Eastern New England*. Salem, MA: Essex Institute, 1917, <https://hdl.handle.net/2027/nyp.33433007694791>.
- . *The Eastern Railroad: A Historical Account of Early Railroad in Eastern New England*. 2nd ed. Salem, MA: Essex Institute, 1922, <https://>

hdl.handle.net/2027/njp.32101066801380.

Brown, William H. *History of the First Locomotives in America: From Original Documents and the Testimony of Living Witnesses*. New York: D. Appleton, 1871, XII Railroads in America, Catskill Archive, <http://www.catskillarchive.com/rrextra/apchpt12.html>.

Brown, William Wells. *The American Fugitive in Europe: Sketches of Places and People Abroad*. Boston: John P. Jewett, 1855, <https://docsouth.unc.edu/neh/brown55/brown55.html#brown42>.

Chambers, William. *American Slavery and Colour*. London: W. & R. Chambers, 1857, <https://hdl.handle.net/2027/uc2.ark:/13960/fk3zs2kk3b>.

---. *Things as They Are in America*. London and Edinburgh: William and Robert Chambers, 1854. [https://hdl.handle.net/2027/uc1.\\$b307238](https://hdl.handle.net/2027/uc1.$b307238).

Chase, Harry. “‘Jim Crow’ on Massachusetts Passenger Trains.” 2012. Harry B. Chase, Jr. Papers. Archives and Special Collections, University of Connecticut Library, Hartford, CT, <http://hdl.handle.net/11134/20002:860156628>.

Child, Lydia Maria. *An Appeal in Favor of That Class of Americans Called Africans*. New York: John S. Taylor, 1836. <https://www.gutenberg.org/cache/epub/28242/pg28242-images.html>.

---. *The Oasis*. Boston: Benjamin C. Bacon, 1834, <https://hdl.handle.net/2027/hvd.32044011434495>.

Douglass, Frederick. *My Bondage and My Freedom*. In *Frederick Douglass: Autobiographies*, 103-452. New York: Library of America, 1994.

Du Bois, W. E. B. *Dusk of Dawn*. In *W. E. B. Du Bois: Writings*, 549-802. New York: Library of America, 1986.

Eastman, W. Dean. “Massachusetts Railroad Segregation.” Primary Research, <https://primaryresearch.org/massachusetts-railroad-segregation/>.

Fifth Annual Report of the Board Managers of the Massachusetts Anti-Slavery Society, with Some Account of the Annual Meeting, January 25, 1837, <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=uc1.31210008721811;view=lup;seq=203>.

“For the Colored American.” *Colored American*, August 25, 1838.

- Garrison, William Lloyd. "Mission to England." In *Second Annual Report of the Board of Managers of the New-England Anti-Slavery Society, Presented January 15, 1834*, 31-38. Boston: Garrison and Knapp, 1834, <https://hdl.handle.net/2027/hvd.32044011670247>.
- Hodge, Graham Russel Gao. *David Ruggles: A Radical Black Abolitionist and the Underground Railroad in New York City*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2012.
- James, Thomas. *Life of Rev. Thomas James, by Himself*. Rochester, NY: Post Express Printing Company, 1886, <https://docsouth.unc.edu/neh/jamesth/jamesth.html>.
- Johnson, David N. *Sketches of Lynn or the Changes of Fifty Years*. Lynn: Thos. P. Nichols, 1880, <https://archive.org/search.php?query=external-identifier%3A%22urn%3Aoclc%3Arecord%3A1157212143%22>.
- The Joint Special Committee. Report. 63d Massachusetts General Court, 1842. 1 -9. <https://archive.org/search.php?query=external-identifier%3A%22urn%3Aoclc%3Arecord%3A1047486500%22>.
- Kennedy, Charles J. "The Early Business History of Four Massachusetts Railroads." *Bulletin of the Business Historical Society* 25, no.1 (March 1951): 52-72. <https://www.jstor.org/stable/3110965>.
- Laurie, Bruce. *Beyond Garrison: Antislavery and Social Reform*. Cambridge: Cambridge University Press, 2005.
- Litwack, Leon F. *North of Slavery: The Negro in the Free States 1790-1860*. Chicago: University of Chicago Press, 1961.
- Loring, Louis P. "Early Railroads in Boston." *Bostonian* 1, no.3 (December 1894), 299-309, <https://hdl.handle.net/2027/umn.31951000882542z>.
- Luxenberg, Steve. *Separate: The Story of Plessy v. Ferguson, and America's Journey from Slavery to Segregation*. New York: W. W. Norton, 2020.
- Mabee, Carleton. *Black Freedom: The Nonviolent Abolitionists from 1830 through the Civil War* New York: Macmilan, 1970.
- Marchione, William P. "1835: The Year of the Railroads," Brighton Allston Historical Society, <http://www.bahistory.org/HistoryRailroads.html>.
- May, Samuel J. *Some Recollections of Our Slavery Conflict*. Boston: Fields,

- Osgood, 1869, <https://hdl.handle.net/2027/hvd.32044011693405>
- Myrdal, Gunnar. *An American Dilemma*. 20th Anniv. ed. New York: Harper, 1962.
- Newcomb, Harvey. *The Negro Pew: Being an Inquiry Concerning the Propriety Distinctions in the House of God, on Account of Color*. Boston: Isaac Knapp, 1837, <https://hdl.handle.net/2027/mdp.39015026439318>.
- Pease, Jane H. and William H. Pease. *They Who Would Be Free: Black Search for Freedom, 1830-1861*. Champaign, IL: University of Illinois Press, 1990.
- Plevin, Robert P. "Stephen C. Foster and Negro Minstrelsy." *Atlantic Monthly*, November 1867, <https://cdn.theatlantic.com/media/archives/1867/11/20-121/131954279.pdf>.
- Pryor, Elizabeth Stordeur Pryor. *Colored Travelers: Mobility and the Fight for Citizenship before the Civil War*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2016.
- Ruchamus, Louis. "Jim Crow Railroads in Massachusetts." *American Quarterly* 8, no.1 (Spring 1956) : 61-75, <http://www.jstor.org/stable/271029862>.
- Salem Gazette*, October 12, 1838. Quoted in Steve Luxenberg, *Separate: The Story of Plessy v. Ferguson, and America's Journey from Slavery to Segregation*. New York: W. W. Norton, 2020.
- Smythe, Hugh H. "The Concept 'Jim Crow'." *Social Forces* 27, no.1 (October 1948 - May 1949) : 45-48, <http://www.jstor.org/stable/2572458>.
- Stephenson, Gilbert Thomas. "The Separation of Races in Public Conveyances." *The American Political Science Review* 3, no.2 (May 1909): 180-224. <http://www.jstor.org/stable/1944727>.
- Stimson, Alexander Lovett. *History of the Express Business: Including the Origins of Railway System in America, and the Relation of Both to the Increase of New Settlements and the Prosperity of Cities in the United States*. New York: Baker & Goodwin, 1881, https://books.google.co.jp/books?id=R_1CAAAAIAAJ&pg.
- Tenth Annual Report of the Board of Managers of Mass. Anti-Slavery Society, Presented Jan. 26, 1842*, <https://hdl.handle.net/2027/>

pst.000061210332.

“Testimony by Charles Lenox Remond Delivered at the Massachusetts State House Boston, Massachusetts 10 February 1842.” In *Black Abolitionist Papers*. Vol.3, the United States, 1830-1846, edited by C. Peter Ripley. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1991.

Twelfth Annual Report, Presented to the Massachusetts Anti-Slavery Society, by Its Board of Managers, January 24, 1844, <https://hdl.handle.net/2027/uc1.31210005347578>.

Volk, Kyle G. *Moral Minorities and the Making of American Democracy*. New York: Oxford University Press, 2014.

Von Gerstner, Franz Anton Ritter. *Early American Railroads*. Ed. Frederick C. Gamst. Trans. David J. Siephouse and John C. Decker. Redwood City, CA: Stanford UP, 1997.

Warren, Charles. *History of the Harvard Law School and of Early Legal Conditions in America*. Vol.2. New York: Lewis Publishing Company, 1908, <https://hdl.handle.net/2027/hvd.32044031766595>

Wilson, Henry. *History of the Rise and Fall of the Slave Power in America*. Vol.1 New York: Negro University Press, 1969, <https://archive.org/details/historyofrisefal0000wils>.

Woodward, C. Vann. *The Strange Career of Jim Crow*. New York: Oxford University Press, 2002.

ディケンズ, チャールズ. 『アメリカ紀行 (上)』 東京: 岩波書店, 2015.