

引き続き「ベンゲット移民」の虚像

—植民地都市バギオ, 移民, 戦争, そして歴史認識のすれ違い—

早瀬 晋三[†]

Continuing Japanese Myth on “Benguet Migrants” in the Philippines:

Colonial City, Migrants, WWII, and A Hidden Dispute

Shinzo Hayase

In this article, I will introduce the monuments of the “Benguet migrants” who engaged in road construction to “summer capital” Baguio in 1903–05, and then introduce the war monuments in Baguio which became one of the fierce battlegrounds of the Japan–US war in 1945. Taking into consideration that Baguio was built as an American colonial city, I will discuss the differences in historical recognition between Japanese Filipinos and the other Filipinos with reference to monuments and museum exhibitions.

The Japanese stressed the contribution of Japanese workers on the road, but generally speaking, Filipinos and Americans worked together to complete the construction, contributed to the local community, and were also appreciated by the Filipinos such as indigenous people.

Japanese Filipinos in Baguio are connected to the Baguio local community and the Philippine state in the context of today’s world, regional, national and local societies. It is necessary to consider how they can contribute to the local community and the state by connecting with mainland Japan. Their history and culture should be incorporated into the common understanding of the local community and the state as an important element.

〈はじめに〉

30年前の1989年（平成元年）に拙著『「ベンゲット移民」の虚像と実像—近代日本・東南アジア関係史の一考察』（同文館）を上梓し、「虚像」である「伝説」が、いつ両国の文化摩擦の原因の一つにならないとも限らない」[早瀬 1989: 250]と危惧していることを書いた。それから平成の30年間、表立った文化摩擦は起こっていない。だが、出版後はじめてバギオを訪れ、日本・日本人に関連する記念碑・博物館展示を見て、歴史認識のすれ違いがつづいていることを確認し、改めて危惧を感じた。

本稿では、まず20世紀はじめに「夏の首都」バギオに至る道路建設に従事したいわゆる「ベンゲット移民」の記念碑について、つぎに日米戦争の激戦地のひとつとなったバギオの戦争記念碑について紹介し、バギオが植民地都市として建設されたことを念頭に博物館の展示などを参考にして、歴史認

[†] 早稲田大学大学院アジア太平洋研究科教授

識のすれ違いについて考察を加えていく。

30 年間、問題とならなかった歴史認識をいま改めて問うのは、30 年前の冷戦崩壊後、とくに中東欧・ロシアで歴史の記憶・忘却・再記憶のなかで歴史が政治化し、さらに紛争の火種になっている現実があり、それが近年ヨーロッパ、アジア各地に波及し、グローバルな問題として捉えられるようになってきているからである。東アジアでも、日中・日韓の2 国間の問題が、東南アジアを含む地域の問題、そしてヨーロッパの問題と連動するようになってきている¹。東南アジア諸国と日本との関係では、表面化した問題にはなっていないが、それが信頼関係の構築の妨げになっていると考えられる²。

なお、本稿では、30 年前と同様、関係者への聞き取り調査をおこなっていない。その理由は、学術的研究に基づいた成果がでても、根拠のはっきりしない「功績」に誇りをもつ人びとはそれを受け入れず、すれ違ったままの歴史認識では対話が成り立たないからである³。一般には、原資料に基づいた学術書と二次資料に基づいた一般書の区別がつかず、同じ著者の記述であっても原資料に基づいた記述と二次資料に基づいた記述とでは、その信頼性に大きな違いがあることは認識されない。「ベンゲット移民」にかんして、工事に従事した当事者の証言や後日談は、工事責任者や現場を直接視察したアメリカ人や日本人の公的文書などと突きあわせて検討する必要がある⁴。また、後述するように、バギオは植民地政府要人・軍人が集う場所で、ある意味マニラより諜報活動が活発で、行商人や移動商店主、多くの支店をもつ商店主、各地を撮影してまわった写真師は、領事館との関係が密であったことが想像される。当時の海外在住日本人は、徴兵検査を受けていない後ろめたさなどから、より積極的に諜報活動に協力し、領事館もそれを利用した。これらの人びとは、南進論がさかんになる1930 年代になると、それを正当化するように日本人の優秀性を脚色・誇張するようになる。その逸話のひとつが、「ベンゲット移民」であった。原資料に基づかない一般文献では、時代が下るにしたがって、工事での日本人死者数は三百数十人から五百数十人、700 人超、1000 人超に増え、同じ著者でも後になるほど増加した〔たとえば古屋 1936; 古屋 1939〕⁵。

1989 年出版の拙著では、執筆者が当事者であるかどうか、原資料に基づいているかどうか、経歴による史実にたいする客観性など、それぞれ検証しながら史料を扱い、その記述の信憑性を判断した。本稿では、記念碑や博物館での説明文と関係のあるもの以外、改めて説明をせず、重要な部分について参照箇所を示すにとどめる。詳しくは、〔早瀬 1989〕を参照していただきたい。

¹ 詳しくは、〔橋本 2017; 橋本編 2018; 早瀬 2018a〕などを参照。

² 〔早瀬 2018a〕の一部は、〔橋本編 2018〕第7 章「東南アジアからみた靖国問題―表面化させない「紛争」」として所収。

³ 英文でも〔Hayase 1989〕で原資料に基づいた「ベンゲット移民」像を提示している。同論文は、〔Hayase 2014〕に所収（第2 章）。

⁴ 日本側の二次史料で、しばしば歴史に詳しいとして紹介される古くからフィリピンに居住していた日本人は、はじめからそれを目的に渡航したかどうかにかかわらず、在マニラの日本領事館を拠点とした諜報活動に組み込まれ、書かれたものから領事報告等を読んでいた節がうかがえる。領事報告は、日本がイギリスなど先進西欧諸国に倣って、各国・地域の領事が本国政府に送った現地の通商経済情報で、民間に情報を流すために1881 年以来、『通商彙纂』（1893～1913 年）など表題を変えながら出版された。明治期には、ベンゲット道路工事現場の視察報告書など、現地事情を詳しく伝えたものが掲載されることがあった。

⁵ 日本の移民史全般を扱った〔入江 1942; 入江 1943〕、ダバオ開拓史を扱った〔蒲原 1938〕でも「ベンゲット移民」のことが取りあげられ、しばしば引用されるが、入江は長年外務省の移民行政を取り扱った一般職員、蒲原は小学校教員を経て新聞社主筆を務めた者で、ともに研究者ではないため、信頼できる文献として扱うには注意を要する。原資料を基に根拠を示しながら考察した学術文献とは次元が違う。

1. 「ベンゲット移民」記念碑

「ベンゲット移民」記念碑は、2箇所にある。ひとつはケノン道路展望台で、もうひとつはバギオ公営墓地（公式にはバギオ墓地）の一角にある日本人墓地である。

まず、「ベンゲット移民」について、1992年に出版された『フィリピンの事典』（鈴木静夫・早瀬晋三編、同朋舎）の拙稿「ベンゲット道路工事」の項目を参考にする。本項目は、1989年に出版した拙著に基づいている。なお、ベンゲット道路は、1922年に最後の工事責任者ケノン（Lyman W. V. Kennon, 1858-1918）の名をとって、正式にはケノン道路とよばれるようになった⁶。

別名ケノン道路。パンガシナン州ボソルピオからベンゲット州バギオまで 45.891 km の道路、のち山岳部約 34 km のみを指す。工事期間、1901 年 1 月 15 日～05 年 3 月 27 日。総工費、約 200 万ドル。フィリピン諸島を植民地としたアメリカ合衆国が避暑地バギオに通じる道路として建設。当初の見積もり工事期間約半年間、工費 7 万 5000 ドルを大幅に上回る難工事のため、多数の死者を出した。労働者は、主にフィリピン人、日本人、アメリカ人、中国人であったが、実に 46 の国と地域の労働者がこの道路工事に従事した。日本人も 03 年 10 月より多数従事したため、日本でも広く知られており、1939 年上半期第 9 回芥川賞参考候補作、大石千代子著『ベンゲット移民』や織田作之助著『わが町』（1943 年）の題材となった。しかし、一般に知られている「日本人によって完成されたベンゲット道路」や「日本人 700 人の人柱」の事実は、日本外交文書やアメリカの工事報告書には出てこない。昭和 10（1935）年代の南進ブームの高まりとともに、アメリカ人にも、中国人にも、フィリピン人にも成し遂げられなかった難工事を日本人の血と汗と精神力で完成させた美談として、日本人の優秀性を示す格好の題材として誇張され、利用されたと考えられる。確かに、日本人労働者はほかの労働者に比べ、病気がちで死亡率も高かったことから悲惨な状態にあったことがわかるが、死者の実数は 200 人ほどで、そのほとんどが病死であった。従事した日本人労働者の数も、出入りが激しかったことから特定することは困難であるが、常時 500 人から 1000 人近くが従事し、1903, 04 年両年にマニラに上陸した 5000 人余のうち、半数以上が一度はベンゲットに足を踏み入れたと考えられる。結論として、ベンゲット道路は、最後の工事総責任者ケノン少佐の優れた指導力とアメリカの物量作戦によって完成されたといえる。なお、「ベンゲット移民」のうち、二百数十人がミンダナオ島ダバオに渡り、戦前、在留邦人 2 万人のマニラ麻の町の礎となった。1990 年 7 月の地震で不通。復旧困難といわれている。

(1) ケノン道路展望台

バギオ市から南に 7 キロの地点に、「KENNON ROAD VIEWPOINT」「FILIPINO-JAPANESE FOUNDATION OF NORTHERN LUZON, INC.」と書かれた上下 2 行の看板が正面と左側側面に掲げられたコンクリート製のしっかりした 2 階建ての建物がある。1 階は控え室、2 階が展望室になっていて窓はない。正面の看板の左には、バギオ日系人会である北ルソン比日基金の丸いエンブレムが

⁶ 現在、一般にはケノン道路と呼ばれることが多いが、本稿では 1922 年以前についてはベンゲット道路と呼ぶことを基本とする。

あり、「FILIPINO-JAPANESE FOUNDATION OF NORTHERN LUZON, INC.」と書かれた円のなかに交差する左にフィリピン、右に日本の国旗が描かれ、下に「Baguio City」「1972」とある。左側の看板は、「KENNON ROAD VIEWPOINT」と「FILIPINO-JAPANESE FOUNDATION OF NORTHERN LUZON, INC.」に挟まれて、左側に上にフィリピン国旗、下の左に星条旗、右に日の丸を丸くデザイン化した3つの国旗が描かれ、右側にV字谷に曲がりくねった道路の写真がある。

建物には入ることができず、建物の左の展望台からV字谷を見ることができる。そこには3つのプレートがある。もっとも新しい2003年のものは、北ルソン比日基金のエンブレムの下に、つぎのような説明書きがある。

MEMORIAL MARKER
(RE-DEDICATION)

IN MEMORY OF THE 2,300 JAPANESE IMMIGRANT WORKERS MANY OF WHOM MET DEATH BY ACCIDENT OR BY SICKNESS DURING THE CONSTRUCTION OF THE KENNON ROAD, WHICH THEY HELPED BUILD.

THIS TABLET SERVES AS A GRATEFUL RECOGNITION OF THEIR VALUABLE CONTRIBUTION IN BUILDING A HIGHWAY LINKING THE CITY OF BAGUIO AND THE CORDILLERA TO THE REST OF THE COUNTRY AND AS A TOKEN OF APPRECIATION FOR THEIR EFFORTS, SACRIFICES AND DETERMINATION IN THE CONCRETE REALIZATION OF THIS VITAL HIGHWAY.

THIS MARKER IS BEING RE-DEDICATED ON THE OCCASION OF THE 100TH ANNIVERSARY OF THE ENTRY OF THE FIRST JAPANESE WORKERS IN THE CONSTRUCTION OF KENNON ROAD.

FEBRUARY 20, 2003

FILIPINO-JAPANESE FOUNDATION OF NORTHERN LUZON, INC.

CARLOS B. TERAOKA

Chairman

ALEJANDRO O. PACSI

Vice Chairman

MARIE DOLORES T. ESCAÑO

Corp. Treasurer

TERUKO OUCHI

Liaison Officer

FE E. ESPIRITU

Trustee

HIROYUKI ASANO

Trustee

LEOPOLDO S. ESCAÑO

Executive Director

HILDA Y.D. TADAOAN

Corp. Secretary

FELIZARDO R. TANABE

Trustee

TAKASHI OUCHI

Trustee

MASAHIRO OKUDA

Trustee

TEIICHI C.P. KATO

Member

JULIETA D. LOCANO

Member

JUAN DAVID NAGAOKA

Member

DOROTHY KILEY

Member



写真1 日本人移民労働者100周年記念碑（2003年）（2019年4月筆者撮影）

このプレートは、そこに記されていることから北ルソン比日基金が、日本人労働者がケノン道路建設工事に導入された100周年を記念して建てられたことがわかる。日本人移民労働者の数2300は、戦前・戦中の文献には見られず、1959年にバギオ市制50周年を記念して設置されたプレートに刻まれた数である。死者の数は明記されず、「事故や病気で多く」が亡くなったとされている。

表1の通り、日本で募集された労働者が従事するようになった1903年10月から翌年8月までの11カ月間のアメリカの工事責任者の記録によると、日本人死亡者は合計97人、うち事故死は12人で、赤痢（40人）、脚気（16人）、悪性マラリア（10人）がおもな死亡原因だった⁷。当時マニラ市内で開業していた日本人医師6人のうちのひとり、橋本音次は200人としており〔早瀬1989:171〕、ま

⁷ [Afable ed. 2004: 28] では、1903年後期にコレラが流行り、バラガバン（Balangabang、ツイン・ピークス Twin Peaks）だけで300人の日本人が埋葬されたと言われているとしているが〔古屋1936: 90〕、1903年10月～1904年8月のコレラの死亡者数は日本人4人、アメリカ人1人の計5人とアメリカの報告書では記されている。日本人は病院や飯場など植民地政府が管轄していたところ以外で死亡したと言われるが、日本からの労働者が到着する1903年10月以前の日本人労働者の数は少なく、300人いたとは考えにくい。成田領事による「巡回復命書」では、1903年11月中旬にコレラで死亡した日本人は7名で、「移民取扱人業務代理人ノ届出ニ依レハ本島ノ労働ニ従事スル我移民ノ死亡数ハ九十三人ナリトス」と記されている〔成田1905: 39〕。工事に従事した森貞蔵が「はつきり判らないんですよ」というのが現場にいた者の実感だっただろう〔座談会〕1939: 33〕。また、死亡の原因は「衛生設備の不完全と過度の疲労並に栄養不良等より、主に脚気と悪性赤痢で落命したものが最も多く、怪我で死亡した者は比較的少数であつた様に記憶する」と回想した者もある〔天野、1939: 27〕。死亡原因がはっきりしており、日本人労働者数も比較的安定していたことから、一度に大量の死者が出たとは考えにくい。当時、本国日本でも、工事現場の環境は劣悪で多数の死者を出していた。たとえば、時代が下り状況も違うが、1935-43年の名雨線（1995年に廃止されたJR深名線）鉄道工事・雨竜ダム（朱鞠内湖）工事では、数千人の日本人と3000人余といわれる「朝鮮人・韓国人強制連行労働者」が使役され、200人以上が死亡したとされる。原因は、「粗末な食事と苛酷な長時間労働」などであった〔君塚2016: 375-78〕。

た日本領事館が手に入れたものによるとベンゲット官立病院関係で死亡した日本人は130人であった〔同169〕。日本人のあいだで派手に言い伝えられたダイナマイトを使用しての事故死は、まずダイナマイトを使用したのはおもに白人労働者で、日本人がとくに危険な作業に就くことはなかった⁸。6人が一度に死亡した葬儀の写真が掲載されることがあるが、写真には須田金作、吉村精一、松本常十、梅津半蔵、大成柳之助、鈴木作右衛門の名前が見える〔たとえばFJFANLI 1983: 91〕。これらのうち須田金作、梅津半蔵、鈴木作右衛門の3人は、後述する1983年にバギオ公営墓地内に建てられた慰霊堂内に、帰天年月日として1912年5月31日が刻まれている⁹。1904年9月から翌年3月までの7カ月間の記録がないのは、1905年3月11日に起こった土木部棟火災のために消失したためと考えられる〔早瀬1989: 16-17〕。

表1 病名別、国籍別ベンゲット道路工事における死亡者数（1903年10月～1904年8月）

主な原因	「アメリカ人」	中国人	日本人	フィリピン人	合計
赤痢	—	—	40	17	57
悪性マラリア	—	—	10	5	15
脚気	—	13	16	23	52
事故	8	1	12	4	25
気管支炎	—	1	2	5	8
肺炎	—	—	—	10	10
アヘン中毒	—	8	—	—	8
アメーバ赤痢	—	—	1	—	1
コレラ	1	—	4	—	5
その他	3	7	12	19	41
合計	12	30	97	83	222
死亡率（1000人当たり）	2.65	10.46	15.58	6.68	平均 8.52

出典：〔早瀬1989: 170〕。

註：「アメリカ人」には、アメリカ人およびその他の国籍のすべての白人のほか、黒人アメリカ人を含む。

表2の通り、日本人労働者が工事に従事していたことを確認できるのは、1903年6月が最初で45人であった。その後、月平均32, 46, 65人で、日本で募集した労働者が到着しだした10月には116人、11月から常時500人を超え、1904年7月には855人、8月には812人になったが、05年2月13日付の成田五郎領事「比律賓島ベンゲット州本邦移民就業地巡回復命書」でも1000人を超えることはなかったと報告されている〔早瀬1989: 102〕。

また、2月20日を記念日としているのは、1983年の80周年のものを踏襲したものと思われる。

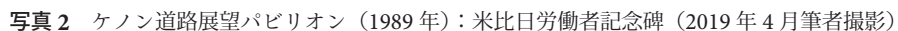
つぎに、1989年11月18日に「ケノン道路展望パビリオン」がオープンしたときのプレートで、同じデザイン、文面のものが2枚ある。上半分近くは、フィリピン国旗を挟んで左に星条旗、右に日の丸の下に、3カ国の労働者が描かれている。アメリカ人とフィリピン人は同じ洋装で帽子をかぶっているが、日本人は襦袢に鉢巻きで、あきらかに左の2人と雰囲気が違う。1904年上半期の労働者総数は月平均2911人であったが、その内訳はフィリピン人48.1%、日本人20.7%、アメリカ人

⁸ 割増賃金をもらって危険な作業につく者はいた。

⁹ [Afile ed. 2004: 27] には、ケノン道路工事で亡くなった福島県人6人を悼んだ「福島県有志者建之」の合同墓（1921年）が掲載されている。慰霊堂の名簿の帰天年月日から、合同墓の右から死亡順に藤田政蔵（1910年8月20日）、渡辺常松（1912年2月13日）、鈴木作右衛門（1912年5月31日）、須田金作（1912年5月31日）、穴戸彦吉（1912年6月1日）の名が刻まれていることがわかる。

表2 月別、国籍別ベンゲット道路工事労働者数（月平均）（1903年5月～1904年8月）

註：「アメリカ人」には、アメリカ人およびその他の国籍のすべての白人のほか、黒人アメリカ人を含む。* 合計値は 2814 になる。



— 7 —

1959年にバギオ市制50周年に記念プレートの除幕式がおこなわれ、83年に80周年としてリニューアルされた。1983年の記念碑再建については、すでに述べている [早瀬 1989: 242-43]。このホームページによると、その後、1988年9月7日に会長のオセオ・ハマダ (Oseo C. Hamada) がバギオ市に展望台周辺の公園化を申し出、89年のオープンにこぎつけたのだが、その後の整備は90年7月16日の地震のために頓挫した。それまで、バギオ市は許可を与えるだけで、財政的な支援はおこなっていない。そして、日本人移民100周年の2003年にあわせて、展望台下の斜面にpontock、イフガオ、ベンゲット、カリंगाの周辺4先住民の伝統家屋を建設し、450メートルのエコ遊歩道、街灯、トイレ、ピクニックエリアなどを整備したとされるが、現在展望台すぐ下に伝統家屋がひとつあるだけで、その先は行くことができない。道路工事が困難であったことを偲ばせる土砂崩れが、周辺至るところで見られる。斜面の公園の維持・管理もたやすすくないだろう。

そして、1989年11月18日に展望台がオープンした6日後に、拙著が出版された。

KENNON ROAD VIEWING PAVILION
A MEMORIAL TO THE
AMERICAN, FILIPINO AND JAPANESE WORKERS
WHO HELPED BUILD AND FINISH THIS FAMOUS HIGHWAY
A project of
FILIPINO-JAPANESE FOUNDATION OF NORTHERN LUZON, INC.
BAGUIO CITY, PHILIPPINES
INAUGURATED AND DEDICATED NOVEMBER 18, 1989

BOARD OF TRUSTEES

OSEO C. HAMADA

CHAIRMAN

CARLOS B. TERAOKA

VICE-CHAIRMAN

MARIE DOLORES T. ESCAÑO

TREASURER

TAKASHI OUCHI

TRUSTEE

TUMOO KUBO

TRUSTEE

HILDA D. TADAOAN

SECRETARY

ALEJANDRO O. PACSI

TRUSTEE

SHIRO SAITO

TRUSTEE

FELIZARDO R. TANABE

TRUSTEE

SISTER THERESIA UNNO

FOUNDER AND ADVISER

RICARDO CALINGAN

LIASON OFFICER FOR

BAGUIO

TERUKO OUCHI

LIAISON OFFICER FOR

JAPAN

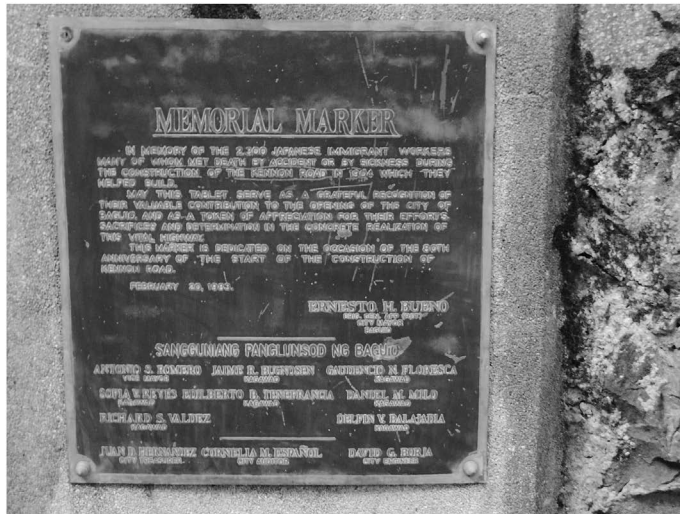


写真3 ケノン道路建設開始80周年記念碑（1983年）（2019年4月筆者撮影）

3つめの1983年2月20日の「MEMORIAL MARKER」は、ケノン道路建設開始80周年を記念してつくられた。ケノン道路は1901年に建設を開始したので、明らかに誤りである。日本人労働者が本格的に導入されたのは1903年10月からで、ここでは1904年に従事したとあるから80周年ではないし、2月20日に80周年を記念する意味はわからない。さらに、このプレートの除幕式のために用意された記念誌「MEMORIAL: THE JAPANESE IN THE CONSTRUCTION OF KENNON ROAD」（全94頁）には「MEMORIAL PLAQUE (RENEWAL)」[FJFANLI 1983: 51]と題した、第3パラグラフが以下のように異なる文面が掲載されている：

THIS PLAQUE WAS FIRST DEDICATED ON THE OCCASION OF THE GOLDEN ANNIVERSARY OF BAGUIO IN 1959. IT IS BEING RESTORED ON THE OCCASION OF THE 80TH ANNIVERSARY OF THE START OF THE CONSTRUCTION OF KENNON ROAD.

つまり、1959年の50周年を記念して最初につくられたことが、実際に設置された1983年の記念碑では、つぎのように削除されたのである。

MEMORIAL MARKER

IN MEMORY OF THE 2,300 JAPANESE IMMIGRANT WORKERS MANY OF WHOM MET DEATH BY ACCIDENT OR BY SICKNESS DURING THE CONSTRUCTION OF THE KENNON ROAD IN 1904 WHICH THEY HELPED BUILD.

MAY THIS TABLET SERVE AS A GRATEFUL RECOGNITION OF THEIR VALUABLE CONTRIBUTION TO THE OPENING OF THE CITY OF BAGUIO, AND AS A TOKEN OF APPRECIATION FOR THEIR EFFORTS, SACRIFICES AND DETERMINATION IN THE

CONCRETE REALIZATION OF THIS VITAL HIGHWAY.

THIS MARKER IS DEDICATED ON THE OCCASION OF THE 80TH ANNIVERSARY OF
THE START OF THE CONSTRUCTION OF KENNON ROAD.

FEBRUARY 20, 1983

ERNESTO H. BUENO

BRIG. GEN. AFP (RET)

CITY MAYOR

BAGUIO

SANGGUNIANG PANGLUNSOD NG BAGUIO

ANTONIO S. ROMERO JAIME R. BUGNOSEN GADDENCIO N. FLORESCA

VICE MAYOR

KAGAWAD

KAGAWAD

以下市議会議員 5 名, CITY TREASURER, CITY AUDITOR, CITY ENGINEER の名前

では、1959 年のものは、どのような文面であったのか。記念誌につぎのように掲載されている
[FJFANLI 1983: 53]。

MEMORIAL PLAQUE

IN MEMORY OF THE 2,300 JAPANESE, MOST OF WHOM DIED, EITHER IN ACCIDENTS
OR BY SICKNESS, IN THE CONSTRUCTION OF THE KENNON ROAD IN 1904.

MAY THIS TABLET SERVE AS RECOGNITION OF THEIR VALUABLE CONTRIBUTION TO
THE GROWTH OF THE CITY OF BAGUIO AND AS A SYMBOL OF THEIR SACRIFICE,
BROTHERHOOD AND FRUITFUL COOPERATION.

ALFONSO TABORA,

Mayor,

City of Baguio

Baguio Golden Anniversary

September 1, 1959

2300 人の日本人労働者の多くが、事故や病気で死亡したという、その後のプレートの文面は、この 1959 年のものを踏襲していたことがわかる。1904 年に工事に従事していたという記述は 83 年に踏襲されるが、その後は踏襲されていない。バギオ市は 1909 年 9 月 1 日に市制がはじまっているので、9 月 1 日を記念日とすることは道理である。1983 年の記念碑から 2 月 20 日になった意味はわからない。

1959 年のものを含め 4 つの記念碑から、59 年には名目的にせよバギオ市制 50 周年記念でバギオ市が主体となって市制開始の 9 月 1 日に設置されたが、83 年には市制とは関係のない 2 月 20 日に、日本人移民を記念して設置され、バギオ市は名目的だけになったことがわかる。そして、1989 年、

2003 年の記念碑は、日系フィリピン人¹⁰が主体となってバギオ市は許可するだけでかわらなくなった。

この 1959 年に設置されたプレートの前で撮られた写真が、その 3 年後の『朝日新聞』（1962 年 11 月 9 日）に掲載された。アキヒト皇太子夫妻が、1962 年 11 月 8 日にバギオを訪れた。写真には「日本人道路建設犠牲者弔魂碑前で美智子妃とロセス接伴委員長夫人の記念撮影される皇太子さま」のキャプションが付され、記事ではつぎのように説明された。

海拔千五百呎のバギオはダモチイス駅から車で約一時間。絶壁の上を曲りくねって登るこの道はフィリピンや中国の労務者の手に負いかねて、明治三十六年に日本人二千人が工事をして、やっと完成したのだが、そのうち七百人が完成を待たずにマラリアで死んだ。

皇太子夫妻も、この「虚像」の説明を受けたのであろうか。

『毎日新聞』（1962 年 11 月 8 日夕刊）では、1959 年の記念碑について、つぎのように報じている。

この道路は明治三十五年、日本人労務者千五百人が二年間かかって貫通したジグザグの長さ三二キロのドライブウエー。この間多くの日本人労務者がマラリアと赤痢に倒れ、当時フィリピンは“苦難の勝利”と日本人を称賛した。三年前には道路の途中に記念碑がたち、日本のフィリピン協会から贈られたブロンズが金色に輝いている。また吉野ザクラ千五百本も道路に並びご夫妻は感慨深げだった。

1959 年のプレートは日本のフィリピン協会からの寄贈で、日本主導で記念碑が設置されたことは[早瀬 1989: 238-42]で述べている。フィリピンは 1951 年 9 月 5 日のサンフランシスコ対日講和会議でアメリカの説得に応じて平和条約に調印したものの、同条約の戦争賠償条項に不満で、フィリピン上院は同条約の批准を棚上げにした。足かけ 6 年の協議を経て 1956 年に賠償問題は解決し、7 月 23 日に正式に日比国交が樹立された。しかし、1960 年 12 月に署名された日比友好通商航海条約は批准されず、73 年 12 月にマルコス戒厳令体制下で批准された。1959 年当時、フィリピンの反日感情はひじょうに強かった。このようなときに、戦争関連ではないにせよ、日本の記念碑を設置することは、フィリピン人の感情を考えると容易ではなかったことが想像される。1962 年の皇太子夫妻のフィリピン訪問も、ひとつの賭けであったとも言えるが、幸い大事には至らなかった。訪問直後の好印象から、日比友好通商航海条約の批准もまもないと楽観する者もいたが、この好印象も一時的なものにすぎなかった[早瀬 2018b]。

ところが、1983 年の移民 80 周年になると事情はずいぶん違ってきていた。1960 年の日比友好通商航海条約の署名後、批准されていないことで不便はあったものの日比間の貿易は飛躍的に拡大し、フィリピンの対日輸出入比率はともに 20%を超え、アメリカに次ぐ第二の貿易相手国になっていた。

¹⁰ 「日系人」ということばが一般に使われ、「日系フィリピン人」ということばはあまり使われない。「日系人」ということばからフィリピン人より日本人に近い印象を受ける。本稿では、「日系フィリピン人」ということばを使うことによって、フィリピン社会のなかで議論を進めたい。ただし、文脈によって「日系人」ということばも使用する。

対比直接投資はアメリカをも凌ぐ年があった。賠償は日本政府開発援助として引き継がれ、有償資金協力によるインフラ整備が進められた。いっぽう、フィリピンの対外債務は1980年に入って増えつづけ、日本の有償資金、日本企業による直接投資抜きには、フィリピンの国家財政は立ちゆかなくなっていた。

1983年2月20日(日)の「ケノン道路日本人労働者導入80周年祝賀記念プログラム(Memorial Program of the 80th Anniversary Celebration of the Entry of Japanese Workers in the Construction of the Kennon Road)」は、9時30分からジグザグ展望地点(Zigzag Prospect Point)でおこなわれ、フィリピン、日本両国の国歌にはじまり、観光大臣、ベンゲット州知事、バギオ市長各夫人の記念碑除幕で終わった。終了後、場所を後で述べる市内の「平和の塔」・ピクニック広場に移し、昼食後、まず竹田(Prince Takeda)による寄贈スピーチがあり、その後バギオの民族ダンス、日本の音楽演奏の文化交流がおこなわれた。日本主導であるが、フィリピン・ファーストでおこなわれた[FJFANLI 1983]。

1983年の記念式典にあわせて発行された記念誌のあいさつ文に、「日比間で微妙に異なる「貢献・犠牲」の意味が反映されている」ことに気づいた者がいた。1992年に戦後東南アジア初の日刊日本語新聞として創刊され、96年から紙名を改めた『まにら新聞』は、日系人や出稼ぎ労働者、戦争など日比間の問題を積極的に取りあげているが、移民100周年にさいして、2003年1月2日から13日まで「移民1世紀 第1部・1世の残像」を連載した。その第3回「日本人の「貢献と犠牲」を、つぎのように締め括った。

同協会[北ルソン比日友好協会]が二十年前[1983年]に作成した移民八十周年記念誌のあいさつ文にも、日比間で微妙に異なる「貢献・犠牲」の意味が反映されている。「日本人労働者は偉大で献身的な貢献をした」(当時の駐比日本大使)▽「国際的な労働者集団の一員として道路建設を助けた」(マルコス大統領)▽「避暑地建設計画への貢献度は決して小さくなかった」(同協会作成の序文)。

プレートに名前が刻まれている「ハマダ」、「テラオカ」、「タナベ」ら協会幹部は、戦前・戦中に日本人労働者と比人女性との間に生まれた日系二世たち。控え目な日本人の絵と「小さくなかった」と逆説的な表現の序文、その向こう側には比人として生きることを強いられた「日本人の子たち」の戦後が影を落としている。

日系フィリピン人については、1972年からバギオに住み、89年12月31日に亡くなるまで尽力したシスター海野こと海野常世の功績が大きい。戦後の反日感情の強いなかで日系人であることを隠さなければならなかった人びとをひとりひとり訪ね歩き、1973年6月2日に北ルソン比日友好協会を発足させた(1983年6月2日登録 Filipino-Japanese Friendship Association of Northern Luzon, Inc.: FJFANLI)。1987年9月23日に基金を設立し、北ルソン比日基金と改称をした。死の1カ月半ほどの1989年11月18日におこなわれた展望台落成式で除幕した銘文には「SISTER THERESIA UNNO」「FOUNDER AND ADVISER」と刻まれている。シスターは、1974年に奨学金制度、83年にベンゲット農業協同組合をスタートさせている[鴨野 2003]。また、移民80周年記念式典の前日

の1983年2月19日に、バギオ公営墓地の一角に慰霊堂が建設された。

この展望台と手前の駐車場とのあいだに、ベンゲット道路開通100年を記念して2005年に建立されたケノンの胸像がある。中央左にフィリピン国旗、右に星条旗、両サイド左にバギオ市のエンブレム「CITY OF BAGUIO」「1909」、右にバギオ通信員クラブのエンブレム「NATIONAL CORRESPONDENTS CLUB OF BAGUIO」「PRESS」があり、つぎのような説明書きがある。

COL. LYMAN W. KENNON
10TH INFANTRY, U.S. ARMY
“BUILDER OF KENNON ROAD”

THIS HISTORIC EDIFICE IS A LABOR OF LOVE DEDICATED TO COL. LYMAN W. KENNON OF RHODE ISLAND, UNITED STATES OF AMERICA, ACCLAIMED “BUILDER OF KENNON ROAD,” ONE OF THE BEST AND GREATLY ADMIRER MOUNTAIN HIGHWAYS IN THE WORLD TODAY. IT IS A TRIBUTE TO HIS EXEMPLARY LEADERSHIP, ENGINEERING SKILLS AND KNOWLEDGE AND EXCELLENT UNDERSTANDING OF HUMAN NATURE.

LIKEWISE, THE MONUMENT IS A SYMBOL COMMEMORATING THE CENTENNIAL ANNIVERSARY OBSERVANCE OF THE BENGUET ROAD (1905–2005), LATER RENAMED KENNON ROAD BY THE PHILIPPINE GOVERNMENT, AFTER ITS BUILDER AND TO ACKNOWLEDGE WITH RESPECT AND GRATITUDE THE 4000 MULTI-NATIONAL WORK FORCE COMPOSED BY AMERICANS, FILIPINOS, JAPANESE, CHINESE, CANADIANS, HAWAIIANS, MEXICANS, INDIANS, HINDUS, CHILEANS, PERUVIANS, SPANIARDS, ITALIANS, RUSSIANS, GERMANS, FRENCH, PORTUGUESE, AND SWEDES, AMONG OTHERS.

EQUALLY SIGNIFICANT, THIS MEMORABILIA ALSO EPITOMIZES THE SUSTAINED AND ENDURING SAGA OF FILIPINO-AMERICAN RELATIONSHIP BUILT ON SHARED CULTURAL HISTORY, AMITY AND UNDERSTANDING, MUTUAL COOPERATION AND PARTNERSHIP IN VARIOUS FIELDS OF ENDEAVORS.

IN RETROSPECT, THIS PROJECT WAS CONCEPTUALIZED AND COORDINATED BY THE NATIONAL CORRESPONDENTS CLUB OF BAGUIO (NCCB). IT CAME TO FRUITION WITH THE SINCERE AND INVALUABLE SUPPORT FROM A CORE OF CIVIC-MINDED “BENEFACTORS” NAMELY: BISHOP CARLITO J. CENZON. DIOCESE OF BAGUIO, GORGONIO AND LEONORE CABOT, THOMAS AND MARGARET FLOREK. PAST CITY MAYOR VIRGINIA OTEYZA DE GUIA, PHILIP DE CASTORO,... [略]

INAUGURATED ON JULY 4, 2005, AS A PREMIER EVENT IN THE SUMMER CAPITAL OF THE PHILIPPINES IN CONNECTION WITH THE ANNUAL NATIONAL CELEBRATION OF FIL-AM FRIENDSHIP DAY.

[バギオ通信員クラブ6人のサインなど略]



写真 4 「ケノン道路建設者」ケノン少佐（2005 年）（2019 年 4 月筆者撮影）

その下の台座の 4 面に壁画が彫られている。正面のものにはバギオ市のエンブレムがあり、自動車と馬に乗ったアメリカ人（おそらくケノンと後述するウースター）、フィリピン国旗を振って祝う先住民とドラムなどが描かれている。右回りに、踊って祝う先住民とお供えの豚など、つぎに中央のフィリピンとアメリカの国旗を 17 の国旗が取り囲む下に荷物を運ぶカラバオ（水牛）と国旗を持って祝うフィリピン人とアメリカ人労働者、そのつぎにギター演奏で踊って祝うキリスト教徒フィリピン人、が描かれている。多くの国・地域の人がびとが工事に従事したが、アメリカとフィリピンの友好関係が基本で、道路の開通を地元住民やキリスト教徒フィリピン人が祝している。建立されたのは、アメリカ独立記念日（比米友好日）の 7 月 4 日である。比米友好にとっては道路建設の終了が重要であって、工事途中の 1903 年や 04 年は意味をなさない。ケノンは毎週金曜日夜にダグパンからバンドとダンサーを招き労働者を楽しませることで、週末に帰郷して帰ってこない労働者をつなぎ止めるなどの工夫をした。その様子が描かれている。

だが、ケノン道路は、建設・維持費がかさみ、「世界一高価な道路」とか「スエズ運河より費用がかかった」とか、批判された [Reed 1999 (1976): 88; De los Reyes & De los Reyes eds. 1986: Vol. 2 “introduction”]¹¹。バギオにかんする本格的な学術書の著者リードは、労働者募集と優れた労務管理によって道路は完成したとケノンを高く評価し、多額の費用だけでなく、病死や事故死で数百人の犠牲によったと総括した。また工事現場では、46 カ国の労働者がそれぞれ知恵を出しあい、ケノンは日本人の斬新な藁と麻でつくった運搬用牛の「靴」を採用したと述べているが、ケノンの原報告書では「斬新な」とは書かれていないし、この「草鞋」はすぐにすり切れたのでまもなく使うのを止めたと書かれている¹²。リードは、国・地域別労働者について、なにも述べていない [Reed 1999 (1976): 89–91; Kennon 1906: 373]。

¹¹ [De los Reyes & De los Reyes eds. 1986: Vol. 2] には、本文第 1 章の前に “The Star-Spangled Curtain” と題した 13 ページのページ番号のない “introduction” に相当する部分がある。以下 “introduction” と表記する。

¹² この牛用「草履」を採用したという部分は、すぐに使うのを止めたという記述なしに [Crossette 1999: 229] に引用された。

(2) バギオ公営墓地内日本人墓地

バギオ公営墓地には、正面に「先亡同胞諸精霊菩提塔」、下の台に「THY DEAD MEN SHALL LIVE XXVI」、裏面に「大正拾壹年五月壹日建之 バギオ日本人会」、左側面に「総理大臣 陸軍大将 男爵田中義一閣下 寄建」と彫られたオベリスクがある。英文は、聖書イザヤ書 26 節 19「あなたの死者は生き」からとったもので復活を表している。田中義一大将の名があるのは、この道路を訪れ「感激の余り菩提塔の基金を寄付」したことによる [『朝日新聞』1942 年 1 月 8 日、東京朝刊]。



写真 5 先亡同胞諸精霊菩提塔 (2019 年 4 月 John A. Amtalao 撮影)

その後、県人会の慰霊塔や個人の墓が斜面一面を埋めたというが、戦後、バギオ市当局は日本人墓地は存在しないとして、無縁仏となった墓は壊され、フィリピン人のコンクリート製の棺が安置されていった。シスター海野は、戦争に巻き込まれたり避難中に死亡したりした在留邦人や戦死した日本兵などの遺骨収集を精力的におこない、日本人墓地の保存を図ったが、1990 年の地震によって多くが倒壊し、残ったものも旧日本軍が残した「山下財宝」が日本人ゆかりの地に隠されていると信じている人びとなどによって盗掘・破壊された。このようなことは、ダバオのミンタルにある日本人墓地でも起こり、1982 年に筆者がおこなった調査で確認した 100 基を超える個人墓のほとんどは十数年後にはなくなった [早瀬 1983]。バギオでは、1983 年の慰霊堂建設にさいし、150 ほどの氏名、出身地、帰天年月日が刻まれた。もっとも古いものが 1908 年で、1910 年代のものが 9 あるが、大半のものは 1945 年で、一家数人が同じ日に亡くなったものもあれば、亡くなった日付がわからないものもある¹³。

¹³ 「移民 1 世紀 第 1 部・1 世の残像 第 11 回・比人と共に生き……グラフ 1」『まにら新聞』2003 年 1 月 13 日；[鴨野 2003 年：136-37]。

この慰霊堂は、三角屋根の上部に十字、下部に鳥居がデザインしてあり、入り口右に日本語文、左に英文で、内容が少し違うつぎのような碑文がある。



写真6 慰霊堂（1983年）（2019年4月 John A. Amtalao 撮影）

誌

一九〇三年（明治三六年）日本からの最初の移住者達は 各国の労務者と共にケノンロードの建設にあたった。一時は総勢千五百名にも達した日本人労務者の 三分の一も死亡するほどの筆舌に尽し難い困難を乗り越えて、遂にこれを開通させ、バギオ市の発展に大いに貢献した

ケノンロードの完成後は、フィリピン各地に開拓移民として定住し 殖産興業に努めた。このようにして、第一次、第二次世界大戦前にこの国に定住した邦人と、道路建設なかばに 他界した日本人が、フィリピンの人々と共に いかに生き、彼等の福祉にいかに貢献したかを永久に語り伝え、その精神を継承するために この慰霊堂を建立した。

一九八三年二月一九日

IN MEMORIAM

HERE LIE THE REMAINS OF A FEW PIONEER JAPANESE WHO ENTERED THE PHILIPPINES AS IMMIGRANT LABORERS, QUITE A NUMBER OF WHOM WERE SURVIVORS OF AN INTERNATIONAL LABOR FORCE WHICH TOOK PART IN THE CONSTRUCTION OF THE KENNON ROAD EARLY IN THIS CENTURY.

OTHER SURVIVORS OF AS MANY AS 1,500 JAPANESE, A THIRD OF WHOM WERE CASUALTIES IN THE ROAD PROJECT, SETTLED ELSEWHERE IN THE PHILIPPINES AND PROSPERED.

IT IS IN COMMEMORATION OF THE HUMBLE EFFORTS OF THE GROUP IN THIS COUNTRY THAT MEMORIAL IS INSCRIBED.

BAGUIO CITY, PHILIPPINES, FEBRUARY 19, 1983.

前半は、これまでみてきたように労働者の総数や死亡者数がはっきりしないことから、具体的な数字は書かないほうがいい。日本人労働者だけによって開通したとか、日本人だけによって市の発展に大いに貢献したというような表現もふさわしくなく、後半で書いているように一翼を担ったとか、ほかの人びととともに貢献したというように、共通の歴史認識がもてるような表現にしたほうがいい。日本語文の後半の「フィリピンの人々と共に いかに生き、彼等の福祉にいかに関与した」などは、英文にはない。日本語文と英文で内容が違ふのは、共通の歴史認識の妨げになる。とくに市街地の外れの便利のいい場所にある公営墓地は、季節ごとに訪れる人も多く、眼に触れやすいだけに影響は大きいと考えられる。

表3の「其他」の大工の大半がバギオ在住であったことを考えても、バギオに在住した日本人人口は1907年に150人以下になり、ベンゲット道路開通後にバギオにとどまった日本人はそれほど多くなかったことがわかる。その後、バギオの大工人口が増えるが、各地を転々としてきた者やフィリピンに来てからはじめて大工仕事に従事した「にわか大工」、日本から新たにきた者がいた。この表から、1905年のベンゲット道路の開通からその後やや断絶があったことがうかがえる。

表3 バギオ在住日本人職業別人口（1903-12年）

調査・報告年月日	地域	職業	人口	地域合計	フィリピン合計
1903年6月30日調査	ベンゲー	工夫	45人	45人	1,215人
1904年7月15日報告	ベンゲット州	土木工夫	750	778	2,096
1905年8月17日報告	其他ノ諸地域	大工	210	629	2,142
1906年11月19日報告	其他ノ諸地	大工	102	568	2,085
1907年7月20日報告	其他諸地	大工	70	433	2,180
1907年12月31日現在	其他ノ諸地	大工	50	150	1,892
1908年12月31日現在	バギオ付近	大工	170	186	1,919
1909年12月31日現在	バギオ付近	大工	260		
		木挽	41	323	2,158
1910年12月31日現在	バギオ	大工	152		
		木挽	32	242	2,555
1912年12月31日現在	バギオ及其付近	大工	194		
		木挽	38	289	3,654

出典：外務省外交史料館文書 7.1.5.4「海外在留本邦人職業別人口調査一件」；『通商彙纂』改20（1903年7月3日）46-47頁，26（1905年5月13日）47-48頁，66（1905年11月18日）40-42頁，7（1907年2月3日）34-36頁，59（1907年10月18日）40-43頁。さらに各地域別の人口については〔早瀬 2012b: 38-43〕参照。

転々としてきた者の例として、アイハラ・ナオジロウがいる。1887年生まれのアイハラは、大工として1904年11月から05年5月までマニラ東南方のフォート・マッキンレー、05年6月から06年6月までミンダナオ島西南端のサンボアング¹⁴で働いた後、07年1月からバギオの建築家バーナム

¹⁴ モロ州庁舎建設に従事したのかもしれない〔早瀬 2012b: 23-24〕。

(後述)、08年からウースターなどに1年契約で雇われ、その後もマウンテン・プロビンスで大工、現場監督の仕事をつづけた [Afable ed. 2004: 2]。

新たに日本からバギオでの大工仕事を目的に来た者について、1910年5月8日の『朝日新聞』は、「ベンゲット州バギオに於ける米国政府の建築に従事する大工にして所謂自由移民なるを比律賓官憲が契約移民と誤解」して上陸を拒否されたが、「岩谷副領事運動の結果内八名は去る廿七日、残余三十九名は昨六日何れも上陸を許可せられた」と報じた。「ベンゲット移民」と同じ方法で、契約移民を禁じた法に触れるかたちで雇われ、領事館員が奔走して対応したことがわかる。いつマニラに到着したのかわからないが、最初の8名の後、残りの39名が許可されるまでに10日を要したことは、それほど簡単ではなかったことが想像される。

(3) バギオ博物館

では、今日、バギオ市民は、ケノン道路工事、およびそれに従事した日本人とその後バギオに定住した日本人、そして日系フィリピン人を、どのように見ているのだろうか。バギオ博物館の展示からみることにする。

バギオ博物館は市街地の外れにあり、1階はバギオ周辺の先住民族の文化が紹介され、2階がバギオ市の歴史展示になっている。

ケノン道路については、道路建設者ケノンの肖像画と8枚の写真が展示してあり、以下のようなアメリカの報告書に基づいた説明がされているが、「1904年後半」というのは間違いである。日本人は募集された労働者集団の最初に書かれ、重要な働きをしたことがうかがえる。

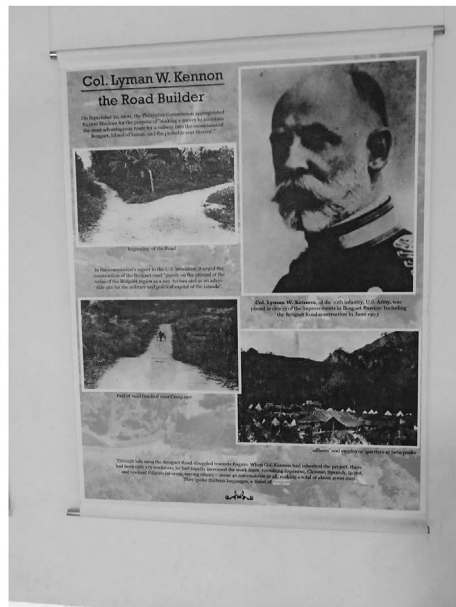


写真7 道路建設者ケノン少佐（バギオ博物館展示）（2019年4月筆者撮影）

Col. Lyman W. Kennon
the Road Builder

On September 12, 1900, the Philippine Commission appropriated \$5,000 Mexican for the purpose of “making a survey to ascertain the most advantageous route for a railway into the mountains of Benguet, Island of Luzon, and the probable cost thereof.”

In the commission’s report to the U.S. president, it urged the construction of the Benguet road “purely on the ground of the value of the Benguet region as a sanitarium and as an advisable site for the military and political capital of the islands.”

Col. Lyman W. Kennon, of the 10th Infantry, U.S. Army, was placed in charge of the improvements in Benguet Province - Including the Benguet Road construction in June 1903[.]

Through late 1904 the Benguet Road struggled towards Baguio. When Col. Kennon had inherited the project, there had been only 173 workmen; he had rapidly increased the work force, recruiting Japanese, Chinese, Spanish, Igorot, and lowland Filipino laborers, among others -- some 46 nationalities in all, making a total of about 4000 men. They spoke thirteen languages, a Babel of tongues.

Dances were held on a Saturday nights, the band going from camp to camp, and often playing on the road while men were at work.

On 29 January 1905, Col. Kennon drove up the Benguet road to Baguio, in the first vehicle to make the journey. The road was later named the Kennon Road in his honor.

戦前の日本人にかんしては、ジャパニーズ・バザーの写真が3枚展示されており、それぞれ以下のような説明書きがある。



写真8 ジャパニーズ・バザー（1930年代）（バギオ博物館展示）（2019年4月筆者撮影）

Japanese Bazaar, 1930s

The Japanese Bazaar was one of the earliest variety shops. After the road opened in 1905, some of the Japanese road workers, many of whom were carpenters and farmers, stayed on and married Filipino (predominantly Benguet Igorot) women. The Japanese migrants provided much of the skilled labor needed by the newly established township and the mining companies.

Car cruising down Session Road is a Dodge Buick.

(photo by Einosuke Furuya)

JAPANESE BAZAAR of the 1920s. The Bazaar along Session Road carried a general line of merchandise: a pharmacy, a photo studio and operated a garage.

THE OLD JAPANESE BAZAAR. The Elsa Building now occupies the old site, the Japanese Bazaar. The new building is now home to Session Delights, formerly known Dainty Restaurant.

Japanese Bazaar

It was built from 1912–1916 by Hideo Hayakawa and was one of the first establishments along Session Road. It carries a general line of merchandise of the city. It had a pharmacy and a photo-studio and operated garage. It also sold the widest variety of dry goods in Baguio. It was altered later in 1929.

(Japanese Pioneers in the Northern Philippine Highlands by Patricia Okubo Afable p xxii)

また、バギオ市街のメインストリートであるセッション通りの説明書きには、以下のように真っ先に日本商店が出てくる。

OLD SESSION ROAD. Among the first stores on Session Road were Japanese Bazaars, Chinese stores, photo shops, silversmiths, a refreshment parlor and a tailoring shop. Only one side was lined with small buildings and shops.

ジャパニーズ・バザーは、『比律賓年鑑(昭和十六年度版)』で、つぎのように紹介されている：「個人経営 雑貨、薬品、写真部経営、所在地バギオ市、創立一九一二年、資本金二十万比、取引高十八万比、所有主早川豊平、電話三一〇八、郵函三〇」[大谷編 1940: 555]。すでに代替わりしており、創業者の早川秀雄(1867-1933)は、ベンゲット道路工事事務所のあったところで夫婦で白人相手のバーを経営していたとき「山賊に襲われ、撃退し」たが、その後マニラに引きあげて、1907年にバギオに戻った[古屋 1936: 95-96; 古屋 1939]。

戦前のバギオ在住日本人が、このように展示されている背景として、古屋白夢こと写真師古屋正之助が撮った写真などを長男英之助が提供し、2004年に「ベンゲット移民」100周年記念誌[Afable ed., 2004]が発行されたことがある。この記念誌は、北ルソン比日基金のホームページでつぎのように紹介されている <https://www.abong.org.ph/en/Japanese-Pioneers/> (2019年5月7日閲覧)。全体

として日本人・日系フィリピン人を取りまくバギオの歴史・社会をよく再現しており、[Reed 1999 (1976)] と並んでバギオを語る基本的学術書になっているが、「ベンゲット移民」関係では領事報告など日本側の原資料を十分に渉猟できず、不正確で誇張された二次史料の断片の翻訳に頼っている。アメリカ側の報告書でも、たとえば 1000 人当たりの日本人労働者の死亡率 15.58 をほかの労働者と比較することなく 15.58% として [Afalse ed. 2004: 17], 10 倍に伝えるなど、正確さを欠く部分があり、引用・参照するにあたって注意を要する。

In the early years of the 20th century, American government installations in the Philippines were important work sites for Japanese migrant laborers. In northern Luzon, the most ambitious of these projects resulted in the creation of Baguio and its development into the country's most famous vacation resort. The building of a highway (the "Benguet Road," later called the Kennon Road) to connect this proposed urban center to the Manila railroad employed over a thousand Japanese men. Upon the completion of the road in 1905, some workers went to live in the Baguio-Benguet region.

These Japanese pioneers joined the Filipinos, Americans, and Chinese who flocked to this highland zone in the early 1900s in search of gold, commerce, or wage work. With them, they built Baguio's foundations for a northern economic and tourist capital. Among the Japanese were numerous skilled carpenters, masons, and gardeners, as well as merchants and building contractors. With more arrivals from Japan during the first two decades, they ran the sawmills and constructed the first Western-style residences and government buildings in Baguio. Some opened provision shops and general stores in the city center. Others started up vegetable farms. They founded a Japanese Association, established a school, and organized farming cooperatives. In 1920s and 1930s, Japanese retail businesses as well as agricultural, construction, and trucking enterprises flourished in a prosperous city.

This book describes a vibrant Japanese community that was fully engaged in northern Luzon economic, cultural and civic life in the first decades of the 20th century. Because of the great toll on Filipino life and society in the Second World War, most of the stories here came to be shared only within small groups of Japanese-Filipinos. Few of their elders, the pioneers' children, now remain. Through oral accounts, archival research, and over 300 previously unpublished line drawings and photographs, this volume retrieves for us a portion of Baguio and Cordillera history that has come close to being totally forgotten. [このパラグラフは重複して掲載されている]

In memory of...

The Japanese workers who came to help build the "Benguet Road," the first Cordillera highway to

the world;

The Japanese pioneers who came in peace to build their homes here and bequeath their talents and genius to the mountain peoples;

The descendants whose stories are recorded in this book; to the mothers who were left behind when they were forcibly separated from their Japanese husbands; to all children, who suffered the stigma of being children of Japanese and the poverty that followed the losses of life and property in wartime;

Sister Theresia Unno, who first arrive in the Cordillera to seek out Japanese descendants, to hear their stories, and to tell them that they mattered;

Those who first organized the Filipino-Japanese Association in Baguio in 1972, for their dedication to bringing Filipino-Japanese descendants together with the Japanese people, and their commitment to the education of Filipino-Japanese youth.

They all made this book possible.

この記念誌は思いもかけないところで、その反響を見ることができる。近年、バギオはアートの街として注目されるようになってきているが、そのリーダーのひとりが国民的画家ベネディクト・カブレラ（通称ベンカブ Benedicto Reyes Cabrera, 1942-）で、先住民の文化を尊重したベンカブ博物館（benCab Museum）に“Japanese Pioneers in Baguio”（Acrylic on canvas, 150×98.5 cm）がお目見えした。製作は2004年、記念誌が発行された年と同じで、ベンカブの名（Ben Cabrera）は200を超える記念誌の「謝辞」に出てくる名の最初の方にある。この絵画は、中央に石工の父親を中心に左から赤ん坊を抱いたフィリピン人の母親、息子、娘が描かれ（1932年、左にいる4人の息子は省かれている）[Afable ed. 2004: 148]、左上に11月3日の明治節の運動会で疾走する男（1930年代、右上に日の丸）[同 225]、右下に先住民のイバロイ祭で民族衣装を羽織り、酒が入っている2つの大きな甕のまわりを民族踊りしている製材所副所長の男が描かれている（1930年代）[同 248-49]。また、4枚の小さな写真がちりばめられている。1枚は着物姿のフィリピン人の母親と洋装の息子（1930年代後半）[同 235]、1枚はジャパニーズ・バザー前の集合写真（1910年代）[同 208]、1枚は2家族の集合写真（庭師と製材所従業員）[同 110]、1枚はセッション・バザー（Session Bazaar）前の男性6人、女性2人の集合写真で女性のひとり子どもを抱っこしている（1930年代）[同 178]。これらは、すべて記念誌の写真7枚からとったものである。

商店、石工や製材所で働く者、フィリピン女性と結婚した者、先住民族の祭に飛び入りする者、明治天皇の誕生日に毎年開かれた運動会と、戦前の日本人社会の特徴をよくあらわしていることは、つぎの『比律賓年鑑（昭和十六年度版）』の1921年に創立されたバギオ日本人会の説明からわかる。



写真9 「バギオの日本人パイオニア」(ベンカブ博物館展示)(2019年4月筆者撮影)

会長は、ジャパニーズ・バザーの早川秀雄の息子、豊平であった [大谷編 1940: 457-58]。

…会員数は昭和十三年八月現在で約三百二十名、在住邦人は商業及農業に従事するもの最も多く次は各金山に従業してゐる。

昭和十一二年頃のゴールド・ラッシュ時代には諸会社の仕事も多かつたので従業の大工及び労働者が多く会員も従つて四百名を突破したが其後次第に整理され、之等の人々はマスバテ、パラカレ方面又^{ママ}に [は] マニラに移動し次第に減少を見るに至つてゐる。

現在の会員は大体定着の形であり雑貨、食料品店其他特殊の商業を営むもの二十一戸、農業に従事するもの六十二戸、鉱山関係の技術員及び大工約百名、製材関係約四十名、外店員、大工、労働者である。最近邦人として目立つものは婦人の増加したことで之は永住的発展の為誠に喜ぶべき現象である。

このように、相変わらず流動性が激しい大工や労働者がいる一方で、女性の増加で定着性が出てきたと述べているが、そのことは先住民やキリスト教徒フィリピン人との結婚にかわって、日本人を妻とする者が増加したことを意味している。子どもの増加にともない、1925年にバギオ日本人小学校が創設され、38年度には高等科に男15名、女8名、計23名、尋常科に男58名、女71名、計129名、合計152名が修学していた [大谷編 1940: 458-463]。日本人会も日本人小学校も、ジャパニーズ・バザーの早川秀雄が中心となって創設し、跡を早稲田大学を卒業した豊平が継いだ [古屋 1939: 39]。

(4) 中国人労働者

ベンゲット道路工事には、日本人だけでなく中国人もほぼ同じころから従事し、1903年7月から04年6月まで月平均283人（日本人602人）が従事し、日本人につき1000人当たり10.46人（日本人15.58人）の死者を出した。では、バギオの中国人はこの工事のことをどのように記憶し、伝えているのだろうか。〔Cheng & Bersamira 1997〕を参考にみってみる。

アメリカがフィリピンを領有する以前から、この山岳地帯に中国製陶器が入っており、1800年ころに鉱山技師として来た中国人もいた。この本のなかで、もっとも古くから居住していた者は、1896年にダグパンからカラバオ牛車で来て行商をはじめた。古くから居住している者の多くは、ベンゲット道路工事用労働者としてリクルートされ、中国本土、大半が広東から来た人たちであった。日本人と同じころから従事したので、よく言われる中国人労働者で駄目だったので、日本人労働者を導入したということは言えない。ケノンは日本人だけでなく、同時期に中国人を中国本土で募集した。工事終了後同地にとどまり、道路の維持・補修にあたったり、ほかの建築工事に従事したりしたためか、ベンゲット道路工事期間を1902年から11年としている。日本人よりバギオを離れる者が少なかったのかもしれない。この1911年7月にベンゲット道路は水害のために一時閉鎖された。工事のために死亡した話はまったく出てこないが、ダイナマイトの爆発で失明した者と手足が不自由になった者が紹介されている。ダイナマイトを直接取り扱わなくても、巻き添えになって負傷した人がいたことがわかる。

工事終了後、大工として働く者がおり、なかにはバギオで最初の棺桶職人になった者がいた。コックになった者もいれば、野菜栽培をはじめた者もいる。今日、日本人のあいだでは、バギオの野菜は日本人がはじめたとよく言われるが、中国人もはじめており、今日バギオの野菜栽培を担っているのは中国系の人びとである。この野菜栽培は、バギオのアメリカ人のために奨励されたもので、そのために早くも1902年にラ・トリニダードに試験場を設け、さらに農業学校を設立している。コーヒーも栽培された。野菜もコーヒーもアメリカ人のためだった〔De los Reyes and De los Reyes eds. 1986: Vol. 2, 40-42〕。先住民やキリスト教徒フィリピン人女性と結婚したのも、行商やサリサリストア（小さな雑貨店）経営からはじめ、成功した者がセッション通りに店舗を構えるようになったのも、日本人と同じである。

1918年の国勢調査では、バギオ市を含むベンゲット准州のフィリピン人人口は男5145人、女3894人、計9039人で、アメリカ人は男155人、女42人、中国人は男146人、女10人、日本人は男132人、女32人で、中国人社会と日本人社会はほぼ同じ規模であったことがわかる。中国人女性の方が少なく、現地の女性と結婚した者が多いことが想像されることから、中国人の方が現地社会に早くからなじんだということがいえるかもしれない。

2. 戦没者慰霊碑の建立

(1) 英霊追悼碑

セッション通り東の端から坂道を下りしばらくするとバギオ博物館があり、さらに下ると左に「英霊追悼碑」と書かれたオベリスクが眼に入ってくる。近くにバスターミナルがあり、マニラへの発着直後・直前に見ることができる。

「英霊追悼碑」の台座に「FILIPINO-JAPANESE FRIENDSHIP MEMORIAL SHRINE」と書かれ、左側面に

西紀一九七三年二月十一日建之

バギオ市

バギオライオンズクラブ

フィリピン慰霊碑建立協賛会



写真 10 英霊追悼碑（1973 年）（2019 年 4 月筆者撮影）

とあり、日比協力して建国記念の日（紀元節）に建立されたことがわかる。入り口左には、つぎのように維持管理する日比両国の団体の連絡先が書かれている。

本日は、当慰霊碑に御参拝頂き誠にありがとうございます。当慰霊碑は、現在、日比国際友好協会（旧比島戦没者慰霊会）が護持し、管理を北部ルソン比日基金に委託しております。この機会に、当慰霊碑の永久維持管理のため御支援御協力をお願い申し上げます。

日比国際友好協会会員一同

連絡先 大阪市中央区谷町 8-2-17 本長寺内

電話 06 (6761) 6192

施錠の折は、北部ルソン比日基金まで

3 BUKANEG ST. BAGUIO CITY

TEL. 442-4708

443-8492

そして、日英両文で、その由来が説明してある。日本人が建てた戦争記念碑の碑文は、「多くの場合、日本語の本文は英語、タガログ語の文章と一致しなかった」[ホセ 2011: 48-49] が、この由来記は日英両文、同じである。

バギオ英霊追悼碑 由来

この英霊追悼碑は、昭和 48 年（1973）2 月 11 日、日本側バギオ碑奉賛会とフィリピン側バギオリオンズクラブの建立実行委員会が建立したもので、以来比島戦没者慰霊会が維持管理をつづけ、平成 8 年（1996）3 月より在バギオ財団法人北ルソン比日基金が、比島戦没者慰霊会の依頼を受け維持管理され現在に至っております。

フィリピン共和国内に数多くある追悼碑の中でも、民間組織である比島戦没者慰霊会が建立以来維持管理をしてきたフィリピン共和国内では、最も整備された英霊追悼碑であります。

比島戦没者慰霊会は比日親善はもとより世界恒久平和を祈願し、毎年比日合同慰霊祭をこの英霊追悼碑前で執り行っております。

比日両国の過去の恩讐を越えて謹んで哀悼の意を表するものであります。

園内にある噴水には水が入っていなかったが、そこに書かれているとおり、よく整備され、筆者が調査に訪れた日も夜明けとともに清掃する老人の姿があった。

碑に向かって右には、「震災修復記念 比島戦没者慰霊会 協力 飛鳥建設株式会社」が建ち、灯籠があって、その手前につぎの尾崎士郎の撰文がある。尾崎は、陸軍報道班員として約 1 年間フィリピンに滞在した。この撰文は、第 1 回政府派遣遺骨収集団が帰国後の 1958 年 5 月、日比慰霊会によって建立された「日比友愛の碑」（千葉県銚子市愛宕山山頂）に刻まれたものである [中野 2004: 377-78]。

此処に、われ等が恩讐を絶する日比両国の戦友百数十万の霊を慰むるための記念塔を立てる。悲しき歴史の運命について、われ等は、今日言うべき言葉もない。この儚なき民族の夢の影もなく消えていったあとに、祖国の難に殉じて倒れた魂の、声なき声をわれ等は心の底に聴く。希うところは、唯、この微かなる響きを透して、あたらしき民族の生命の芽生えんことのみである。愛情の最後の一滴を捧げつくして、侘しく滅びていった同胞の御霊よ。

此処に永恒をつらぬく悲しき思いを、世界平和を築く荘厳なる理想と抱負に托して、こころしづかに眠れよかし。

撰文 尾崎士郎

碑に向かって左側奥には「比島戦没者慰霊会 昭和四十八年二月十一日建之」が建ち、灯籠があって、その手前にバギオ・ライオンズクラブのエンブレムの下に、つぎのような英文の説明文のあるプレートがある。これは最後の「此処に永恒をつらぬく悲しき思いを、世界平和を築く荘厳なる理想と抱負に托して、こころしづかに眠れよかし。」を除いた尾崎士郎の「撰文」を英訳したものであるが、「百数十万」が「数百（HUNDREDS）」になっている。バギオ・ライオンズクラブが、なぜこの撰文

を選び、英訳したのか、疑問が残る。また、ライオンズクラブのメンバーが³、建立した2月11日が
紀元節であったことを知っていたかどうかともわからない。

We Serve

THIS MEMORIAL TOWER IS HUMBLY DEDICATED TO THE HUNDREDS OF FILIPI-
NO AND JAPANESE WAR COMRADES WHO FOUGHT DURING WORLD WAR II.

DUE TO THE DESTINY OF HISTORY, THEIR TRANSRACIAL DREAMS VANISHED
WITHOUT A SHADOW AND FELL FOR THE SERVICE OF THEIR NATIVE LANDS.

WE COULD NOT EXPRESS THEIR DEEP SORROWS IN APT WORDS. BUT CAN HEAR
THEIR VOICES DEEP IN OUR HEARTS, WE HOPE THAT THROUGH THEIR VOICES, IT
WILL AWAKEN NEW LIFE FOR THE NATION.

O'BRETHREN BY OFFERING YOUR LAST DROP OF BLOOD FOR LOVE OF COUNTRY:
WHO DEPARTED IN DESOLATION, YOUR SADNESS WILL BE THE SUBLIME IDEAL FOR
THE FOUNDATION OF WORLD PEACE.

FEBRUARY 11, 1973

BAGUIO LIONS CLUB

ここで危うく見落とすところだったのが、入り口の手前右側にある3枚の壁画である。はじめから
鮮明でなかったのか、すでに半世紀近くがたって不鮮明になったのかかわからないが、よく目をこらさ
ないと描かれているものがわからない。飛行機や車輪、苦悩している人びとの姿が描かれていること
から、戦争で苦しむ人びとが描かれていることがわかる。そして、入り口に一番近いものには日の丸
が描かれていることから、日本による戦争だということがわかる。毎年、かかさず2月中旬におこな
われる慰霊祭でも、この壁画に気づく人はほとんどいないだろう。

(2) 平和の塔

「英霊追悼碑」と道路を挟んだ歩道を歩くと、右の松林の下の方に「平和の塔」が見え隠れする。
道路の先にライオンズクラブのクラブハウスが見える。降りてみると、落書きだらけで、なにか説明
書きがないか周囲を探してみると、落書きで読みにくい小さなプレートがあり、つぎのように書かれ
ていた。

CONSTRUCTED FOR THE BAGUIO LIONS CLUB

BY

MR. CIRILO P. PALPAL-LA□OC

AND

ARCH. FRANCISCO B. DE GUZMAN

PI-GAMMA ASSOCIATES-CONSTRUCTION

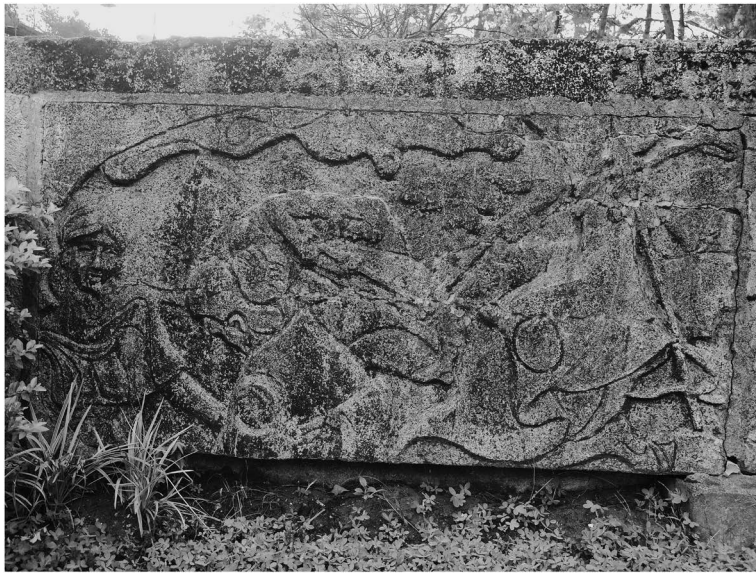


写真 11 「英霊追悼碑」入り口の壁画（2019 年 4 月筆者撮影）



写真 12 平和の塔（1973 年）（2019 年 4 月筆者撮影）

インターネットで探してみると、塔の手前にプレートがあり、つぎのようなことが書かれていたことがわかった（□は判読不明）<https://plaza.rakuten.co.jp/shikalu/diary/200611050000/>（2019 年 5 月 8 日閲覧）

TOWER
OF
PEACE
DEDICATED IN WORLD PEACE AND UNDERSTANDING
THROUGH □□□□□
A JOINT PROJECT OF THE LIONS CLUB OF BAGUIO
AND THE LIONS CLUBS OF JAPAN
MARCH 20, 1973

この「平和の塔」は、バギオ・ライオンズクラブと日本ライオンズクラブが協力して建てたことがわかる。1983年に「日本人移民80周年」記念の昼食がおこなわれた場所で、すくなくとも建立から10年後に、パーティを開くことができたことがわかる。しかし、いまはピクニックに利用されている痕跡のない寂しい場所になっている。

この2つの塔の由来について、日比国際友好協会（旧・比島戦没者慰霊会）のホームページで、つぎのように説明されており <https://nippikokusaiyukokyokai6.webnode.jp/> (2019年5月8日閲覧)、同じ内容の英文が北ルソン比日基金のホームページにも掲載されている¹⁵。

バギオ戦没者慰霊碑公園建設の由来

昭和16年12月8日、日本と米英の間に戦争が起こると同時に、フィリピン国にも戦禍は拡大し、昭和16年12月22日、リングエン湾に日本陸海空軍の上陸、昭和17年5月7日、比島最後のコレヒドール戦により比島の緒戦は終わりました。

しかし昭和19年10月18日、再度米軍のスルワン島上陸、レイテ島を始め、^{ママ} [ル] ソン島、ミンダナオ島、ビザヤ諸島等フィリピン全土に於いて日米両軍の激戦が行われ、昭和20年8月15日、日本の無条件降服により終戦となりました。その間、日本軍は勿論、戦場となったフィリピン国民に多大の損害を与え、日本軍人、軍属、在留邦人等50余万に及ぶ戦死者を出すに至りました。

終戦後、フィリピン戦線に関係のある遺族、生還者一同永年に亘り、これらの英霊を祭る聖地フィリピンの国内に建立することを願いつづけて参りましたが、その実現を見るに至りませんでした。

昭和48^{ママ}[46]年8月、バギオ・ライオンズクラブの発起により、バギオ市内に日比両国の戦没英霊を慰めるとともに、日比親善、世界平和のシンボルとして、両国友愛の公園建設の儀が起き、昭和46年10月15日、バギオ市長ルイス・ラディザバル氏によって市有地であるベンゲット道第6キャンプちかくに1500坪の土地使用を許可されました。

昭和47年2月28日より20日間、バギオ副市長ペドロ・クララバル、バギオ・ライオンズクラブ理事リカルド・カリガン両氏が来日、日本ライオンズクラブに協力依頼のため、北海道、

¹⁵ 引用文中に出てくる「ライオンズヘッド」は、ライオンズクラブがつくったもので、ケノン道路展望台からすこし下ったところにあり、人気の観光スポットになっている。

東京、名古屋、大阪、九州の各ライオンズクラブを訪問去〔さ〕れました。このフィリピン国のご好意を聞き、日本の遺族・生還者有志により、昭和46年12月22日、東京・大阪で会合、バギオ慰霊碑建立協賛会が発足、日本ライオンズクラブに協力、一日も早く碑並びに公園を造って頂くよう希望するとともに、昭和47年1月より全国の各位に呼びかけ募金活動に入りました。

現地バギオ・ライオンズクラブにおいては、予定地に工事着手、ライオンズヘッドの敷地整理に着手されましたが、種々の事情により中止、バギオ市入り口付近に偏光〔変更〕されました。しかし場所狭隘のため再度変更、昭和47年5月現在地に決定されました。

この時点において、碑の文言を、協賛会は「英霊追悼碑」を、ライオンズは「平和の塔」を主張、協賛会は日本ライオンズクラブに協力することを中止、協賛会独自でバギオ・ライオンズクラブと協力、フィリピン・ジャパニーズ・フレンドシップ・メモリアルガーデンを建設す〔る〕ことになり、日本ライオンズクラブは別の場所にバギオライオンズクラブと協力して、隣接地に友愛公園を建設することになりました。

碑本体は、副会長吉田亀治氏の寄贈して頂くことになり、昭和47年8月、茨城県筑波山産出の総御影石をもって製作に着手、昭和47年11月27日午前7時、伊藤忠商事(株)によってマニラ港到着、戒厳令下諸種の事情がありましたが、バギオ市長ルイス・ラディザバル、ライオンズクラブ会長モイセス・カティン、フィリピン商工観光大臣トラディオ・キアソン、朝日新聞マニラ支局長斉藤清、バギオライオンズクラブ理事リカルド・カリガン、エディ・コナナン、ベルナルド・サンチャゴ、ジャーニー・ゴンザレス、カルロス・寺岡氏のご協力により、昭和48年1月18日午前2時、重量27トン77個の本体が無事バギオに到着、米軍のクレーンの使用が許可され、昭和48年2月8日午後6時10分組立完了。ここに日比米三国の協力により完成いたしました。

他方公園の工事も、昭和47年10月より本格的に工事が進み、バギオライオンズ理事アストル・キント、バギオ市土木技師ジュディ・アラバンサ両氏の設計指導、現場責任者バギオ・ライオンズクラブ理事リカルドカリガン、協賛会副会長奥仁志両氏がバギオ市民の協力を得て、1日120名の入夫が2交替で就労、最後の1週間は3交替の急工事の上、昭和48年2月11日午前5時、碑本体・公園共々、全工事が完成いたしました。

昭和48年2月11日午前10時より、フィリピン側：バギオ市長ルイス・ラディザバル、バギオ・ライオンズクラブ会長モイセス・カティン、商工観光大臣トラディオキアソン諸氏、バギオ市民300名、日本側：マニラ日本大使館領事・宮川渉、協賛会役員、生還者、遺族180名参列、バギオ・ボーイスカウト音楽隊の日比両国歌吹奏により始まり、バギオ市長ルイス・ラディザバル、日本大使館領事・宮川渉、羽入〔生〕市長・須藤忠司の追悼の辞、協賛会会長・神山信雄の謝辞、生還者遺族の献花、日本茶道・江田栄円夫妻、尺八・栄尋正博によって献茶並びに奉納が行われ、導師日蓮宗本長寺住職・瀬川恵昇の読経により、12時30分、無事除幕式が終了いたしました。

午後1時より中華人国中学校講堂において完成記念パーティが開催され、出席者400名と共に真の日比親善を誓い、万事滞りなく終了いたしました。

茲に全フィリピンの皆様、ご協力下さった日本の皆様に深く感謝するとともに、日比親善のシンボルとして永久に維持管理下さる事を念じてやみません。

昭和48年9月11日

建立関係者役員

日 本 側

フィリピン側

バギオ慰霊協賛会

会 長 神山 信雄

バギオ市長

ルイス・ラディザバル

副 会 長 吉田 亀治

前バギオ市長

ペドロ・クララバ

同 奥 仁志

バギオリオンズ会長

モイセス・カティン

幹 事 吉崎 傳作

バギオリオンズ碑建立実行委員会メンバー

同 太田 春雄

リカルド・カリガン

カルロス・寺岡

ベルナンド・サンチャゴ

ジャニー・ゴンザレス

エディ・コナン

ペストロ・キント

ジュディ・アラバンサ

この「平和の塔」は、これを契機に姉妹都市を締結した稚内市が絡んでおり、つぎのように市のホームページで説明されている <http://www.clair.or.jp/j/exchange/shimai/data/detail/46> (2019年5月8日閲覧)。

1972年3月フィリピン共和国マウンテン州バギオ市のクララバル副市長、ライオンズ301C地区国際委員長カリガン氏が稚内市出身の中島克己氏(バギオ大学留学生)の案内で来庁した。この席でバギオ市に日比友好庭園と日本人将兵の慰霊碑を建立するための資金援助について要請があり、市長もこれを了承した。このあと非常に親日的であるバギオ市との姉妹都市提携についての話が及んだ。その後8月にクララバル副市長よりバギオ市並びに関係者は姉妹都市提携について賛意を表している旨の書簡を受ける。さらに12月ラジサヴァル・バギオ市長より慰霊碑除幕式を3月20日に挙行するに当たっての稚内市長の招待と姉妹都市提携についてバギオ市側の体制がすべて整っている旨の書簡を受ける。これらの経過により、市長は稚内市議会に諮り満場一致の賛成を得た。3月19日バギオ市を訪れた稚内市長は20日、日本人戦没者慰霊碑「平和の塔」除幕式終了後ラジサヴァル・バギオ市長との間に姉妹都市締結の調印をした。

この計画は、1971年には具体化しており、「親日家のクララバル氏が、同[バギオ]ライオンズクラブの新会長になってから積極的に話を進め、現地の市民との了解もついて、急テンポで計画が進んだ」が、「対日感情がまだ一部で悪いためバギオ・クラブが直接建てるよりも、日本のライオンズクラブの要請に応ずる形にしたい」という経緯が、『毎日新聞』(1971年10月31日)で報じられた。「計

画書によると、慰霊碑はバギオ市郊外、敷地四、九五〇平方メートルに工費二千万円で来年二月着工の計画。現地では二百七、八十万円の資金が集まっているという。

しかし、慰霊碑建立については、稚内市より先に 1969 年にバギオ市と姉妹都市提携を結んだ埼玉県羽生市があり、市のホームページでつぎのように説明されている [http://www.city.hanyu.lg.jp/docs/2017081500051/\(2019 年 5 月 10 日閲覧\)](http://www.city.hanyu.lg.jp/docs/2017081500051/(2019年5月10日閲覧))。

上手子林在住であった神山信雄医師（第二次世界大戦中バギオ市の陸軍第 74 兵站病院の院長として勤務）と、バギオ市のルスカ元市長との国境を越えた橋渡しで、交流が始まりました。

昭和 44 年（1969 年）2 月に、羽生市ロータリークラブ会員と須藤元羽生市長が、親善と戦没者の慰霊のためバギオ市を訪問し、姉妹都市提携を結びました。

また、『毎日新聞』（1972 年 11 月 10 日）の記事から、紆余曲折があった結果、この 2 つの塔が建てられたことがわかる。記事によると、「日比友愛の慰霊碑建立協賛会をつくり、神山さんが会長になって全国に散らばる復員軍人や遺族に呼びかけた」。戦争当時、神山医師らは「乏しい医薬品をさいて現地の人たちの病気を治療してやり、日本軍と現地の人の間には“なごやかな交際”があった」。「バギオ市に慰霊碑を」との呼びかけは大きな反響を呼び、半年足らずで二千五百人から一千万円が寄せられた。「碑は岩瀬町〔茨城県〕特産のみかげ石で、四基の台座の上に立てられるが、全体の高さは七メートル、重さ十五トン。日本語と英語で“日比友愛の慰霊碑”と刻まれている」。「バギオ市からの連絡によると、この碑は同市中心部にあるボルナム〔バーナム〕公園内に建立され、来春二月、除幕式を挙げるといふ」。この記事とともに掲載された写真から、あきらかに英語の「FILIPINO-JAPANESE FRIENDSHIP MEMORIAL SHRINE」は、「英霊追悼碑」の下にあるものだが、日本語は変わった。場所も、反日感情の残る当時のことを考えると、バーナム公園内に建てることはできなかっただろう。そして、『毎日新聞』（1973 年 2 月 12 日夕刊）は、1973 年 2 月 11 日に「英霊追悼の碑」の除幕式と法要がおこなわれたことを報じた。「平和の塔」は、その翌月、3 月 20 日に除幕した。

なお、「英霊追悼碑」を建立した比島戦没者慰霊会は、2000 年 12 月に日比国際友好協会に改称し、つぎの事業をおこなっていると、ホームページで紹介している。

1. バギオ戦没者慰霊碑公園の維持管理と戦没者慰霊祭・巡拝旅行の開催。
2. 日本国内に於ける戦没者慰霊祭と親睦旅行の開催。
3. 在フィリピン日本公館との連携による日比国際親善事業の推進。
4. 在日フィリピン公館との連携により在日フィリピン国民との文化交流事業と支援事業の推進。
5. フィリピン学生を対象とする奨学金制度の確立。
6. 機関紙の発行（年 1 回以上）
7. その他、目的達成のための諸事業。

「英霊追悼碑」のある公園の維持管理については、つぎのように説明されている。

バギオ庭園信託基金（Japanese Garden Trust Fund）の積み増しについて

1996年3月、当会の前身の比島戦没者慰霊会は、時代の変化による会の将来的展望を案じ、バギオの「北部ルソン比日基金」に日本庭園基金「500万円」を設立し、その利息で、現在北部ルソン比日基金の協力で、今日まで慰霊碑公園の維持管理をして参りました。しかし近年の世界的金利の低下は、著しく、一昨年より実質の赤字に陥っておりましたので、昨年の総会でご承認頂きました如く、この度、庭園基金の積み増し（100万円）を致しました。現在の金利5%前後では、これでも充分ではありませんので、検討を重ねておりますが、会員の皆様のご理解とご支援の程、宜しくお願い申し上げます。

毎年2月中旬にバギオ市長などを招いて慰霊祭をおこなっているが、紀元節に建立した以外、なぜ2月中旬なのかかわからない。「ベンゲット移民」記念碑の2月20日と関係があるのかもしれない。2月は、1945年に日本軍がマニラを放棄し、バギオに「転進」した月であることから、日本軍にとって意味のある月なのかもしれない。「平和の塔」が除幕した3月20日の意味もわからない。

日本人海外戦没者の遺骨収集については、1952年の講和条約発効直後からはじまったが、フィリピンは国交回復の遅れから58年にはじめて日本政府が遺骨収集団を派遣した。同時に慰霊碑建立の問題が浮上したが、日本政府建立の慰霊碑が1973年まで実現しなかったことから、それを待てない戦友会、遺族などがフィリピン各地に建立し、強い反日感情の残るフィリピン人によってつぎつぎに破壊された。また、フィリピン側では1970年ころから観光客誘致の観点から、日本人戦没者50万の遺族・戦友が、その対象となり、バギオ、ボントック、キャンガンなどが慰霊碑建立の候補地となった。日比親善の観点から合同慰霊の考えもあったが、結局日本人軍人だけを対象とする慰霊になり、そこに顕彰が加わることもあった。日本人の慰霊活動を利用しようとするフィリピン政府・地方政府と、それを許さない一般フィリピン人とのあいだに乖離があった。また、在留邦人やフィリピン人民間人が含まれなかったことにより、日本人軍人と民間人、日本人とフィリピン人のあいだに溝が生じることになった〔中野2004; ホセ2011; 浜井2014〕。

バギオでの慰霊碑建立について、1967年に「激戦のバギオに慰霊碑 フィリピン 初めて市が認める」と題して、つぎのように報じられた〔『読売新聞』1967年12月9日〕。

太平洋戦争末期、旧日本軍が多くの戦没者を出したフィリピン北部ルソン島のバギオ市に、さる四日、市当局の許可によって「太平洋戦争戦没者の碑」が設けられた。これまで、フィリピン各地に遺家族の手で慰霊塔などが建てられたが、公式機関の認可で「日本人戦没者の慰霊地」が定まったのは初めて。日比両国政府の間では、まだ慰霊塔建設問題はお預けの形だが、遺骨収集の方法などでかなりの誤解を招いているおりから、統一した慰霊地建設をフィリピン政府に働きかけたら……という声が関係者の間に高まっている。すでに「戦後」は終わろうとしている時期、これは今回の日本政府遺骨収集派遣団報告に基づく一つの宿題のようだ。

慰霊碑が建てられたのは、バギオ市西〔東〕端地区の共同墓地、日本人区域の一角。鹿兒島、熊本県両県遺族会が持ちこんだ高さ三十^{フィート}、幅五十^{フィート}の黒ミカゲ石の碑。

従来、各県遺族会の手で、バギオ市など各地に慰霊塔が建てられたが、そのほとんどが抜き去

られてしまい、残っているのはモンテンルパ刑務所（かつて日本人戦犯が収容されていた）内の一か所のみ（現地関係者の話）という状態。これには、現地のフィリピン人が日本人の考える「慰霊塔」の意義を理解できないという理由があった。

この記事には、墓地の慰霊碑の前で慰霊祭がおこなわれている写真が掲載されている。その後、戦没者慰霊碑は、戦前の在住日本人・日系フィリピン人墓地と切り離され、慰霊祭も別の場所でおこなわれるようになった。

(3) バギオ博物館

バギオには、アメリカ軍基地キャンプ・ジョン・ヘイ（Camp John Hay）や大統領公邸（Mansion House）などがあり、また 1945 年 2 月にマニラから「転進」してきた日本軍の司令部があったことから、日米双方にとって重要な攻撃対象になり、博物館では戦争のはじめと終わりを展示している。だが、日本占領期の人びとの生活などについてはなにもない。

1941 年 12 月 8 日はカトリックの祝日で、多くの人びとが大聖堂などに集まって祭を楽しんでいた。はじめ人びとは日本の 18 機の V 字編隊をアメリカ機と見誤ったが、アメリカ軍基地やゴルフ場が空爆され、巻き込まれた女性や子どもがけがをするなどして、日本軍が優勢であることを理解した。12 月 27 日市庁舎のフィリピンとアメリカの国旗が降ろされ、日の丸が掲揚されて日本軍による占領が公式にはじまり、40 カ月間つづいた。

当時の『朝日新聞』（1941 年 12 月 28 日、東京夕刊）は、占領が伝えられた「比島政府の避暑地」「緑の街」バギオの重要性を、つぎのように報じた。なお、1990 年の地震以降、空港は閉鎖されたままである。

○…政府も議会も、四月、五月の二箇月はこゝに移転するので政治経済的にも単なる避暑地以上の重要性を持つてゐるのである、軍事的にもフィリッピン陸軍大学があり、フィリッピン軍の士官が養成されてゐたジョン・ヘイ兵営も市から五マイル程の場所にあり、営内にはゴルフリンクスまであり、比島駐在の米兵は交代でこゝに駐屯する、つまり休養に来るのである、飛行場もあり、マニラとは定期便で四、五十分で結ばれてゐる

ダバオ在住日本人 613 人は、1941 年 12 月 8 日直ちに食糧 1 週間分を用意していた日本人小学校に籠城し、当時バギオの別荘で静養中のケソン大統領（Manuel L. Quezon, 1878-1944, 任期 1935-44）と会見、生命財産の保護を求めた。ケソン大統領および同じく別荘滞在中のセイヤー高等弁務官（Francis B. Sayre, 1885-1972, 任期 1939-41）は、同日マニラに引きあげた。12 月 27 日無血占領した日本軍に全員救助されるとともに、敵性 3200 名をアメリカ兵舎に収容した〔『朝日新聞』1942 年 1 月 6 日、東京夕刊〕。

形勢が逆転し、1945 年 1 月になるとアメリカ軍のバギオ攻撃がはじまった。3 月 15 日には 170 機が「絨毯爆撃」をおこない、市街地は焼け野原と化した。4 月になるとアメリカ軍が侵入をはじめ日本軍の残存部隊を駆逐し、4 月 26 日に制圧した。翌 27 日、フィリピンとアメリカの国旗が元通りに掲揚された。そして、9 月 3 日にアメリカ軍基地内にあるアメリカ高等弁務官公邸で山下奉文大将

(1885-1946) が降伏文書に署名し、フィリピンでの戦争は公式に終わった。バギオの戦後復興が、廃墟のなかではじまった。

山下大將が降伏文書に署名した高等弁務官公邸およびその周辺は公園になっていて、その遊歩道にバギオの歴史を説明したプレートがあり、その中の1枚で「虎の降伏 (The Tiger Surrenders)」と題して説明されている。

このような状況が説明されているだけで、戦中、戦後の住民への影響についてはないも語られていないし、住民の証言などもない。

(4) バギオ大聖堂

バギオの人びとが戦争についてどう思っているのか、「英霊追悼碑」の3枚の壁画からその一端が見えたような気がしたが、バギオ大聖堂にも、戦争を描いたものがある。大聖堂の前庭に、つぎのようなプレートがあり、その後ろに聖職者に守られて踊る先住民の像がある。

REQUIESCANT IN PACE

ON THESE GROUNDS WERE LAID TO REST THE REMAINS OF VICTIMS OF THE CARPET BOMBING OF BAGUIO ON MARCH 15, 1945

ETERNAL REST GRANT TO THEM O LORD, AND LET PERPETUAL LIGHT SHINE UPON THEM. MAY THEY REST IN PEACE. AMEN.

この像は、開戦時のカトリックの祝日を祝う祭の平和な様子を描いているのかもしれない。

教会は人びとが定期的に集う場であり、交流・教育の場であり、地域住民へのメッセージが読みとれる場所でもある。



写真 13 バギオ大聖堂の像 (2019 年 4 月筆者撮影)

マニラでも 1945 年 2 月の市街戦で犠牲になった教会関係者を悼む碑がある。マラテ教会では追悼碑とともに、付設の博物館で戦争で瓦礫と化したマニラ市内の様子を伝えている。追悼碑では、つぎのように説明されている。

Pietà-Malate-1945

In memory of the people of Malate who were killed during the Second World War and the five Columban priests who stayed with them and died with them.

The compassionate figure of Our Lady of Healing calls the Church to heal our crucified world, to walk with the poor and the oppressed, and to be the voice of those who cry for justice.

Mary, who inspired the women of Malate, represents the women of all times; women bring life into the world and most understand the sacredness of life and the insanity of war. With them, we pledge to work for a world without war where all people will live in that peace which Christ promised.

Nuestra Señora de los Remedios

February 2, 1997

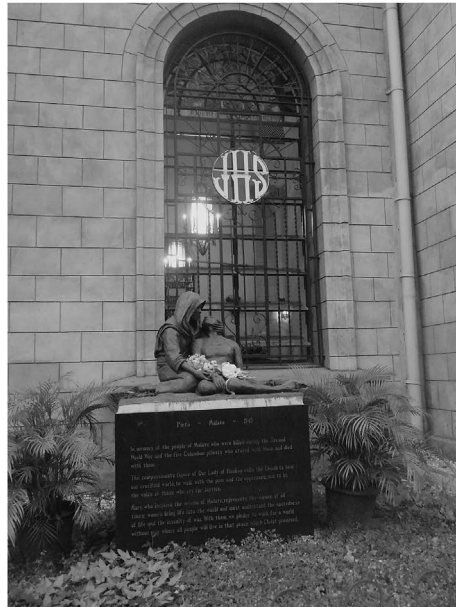


写真 14 マラテ教会の戦争記念碑（1997 年）（2019 年 4 月筆者撮影）

近くのデ・ラ・サール大学の礼拝堂の前にも、歴史説明板と犠牲になった聖職者の名が刻まれたプレートが掲げられていて、新入生は学内を案内されるときに説明を受ける。また、バクララン教会には、100 メートルを超える壁画が描かれているが、その中央付近に裸の女性を銃で後ろから押さえつける日本兵の姿が描かれている。フィリピンでは「従軍慰安婦」は拉致・監禁・強姦を連想させ、この壁画は、教会の「決して忘れるな！」というメッセージのように感じられる¹⁶。同教会には、

¹⁶ 日本占領期の歴史について、教会がメッセージを発しているのは、フィリピンだけではない。シンガポールのセント・アンドリュース大聖堂（イギリス国教会）には、第二次世界大戦中の死者を悼む 4 枚のプレートがある。それぞれ 1941 年 12 月



写真 15 バクララン教会の壁画（2019 年 4 月筆者撮影）

2017 年 12 月にマニラ湾沿いの遊歩道に設置され、翌 18 年 4 月に撤去させられた慰安婦像が、19 年 8 月に再設置される予定であったが、直前に制作者宅から何者かに「持ち去られ」行方不明になった[「まにら新聞ウェブ」2019 年 8 月 26 日]。

3. 植民地都市バギオ

日本人移民・日系フィリピン人と戦争の記憶をめぐる歴史認識を、記念碑や博物館展示を手がかりにみてきたが、その大前提としなければならないのが、バギオが植民地都市として建設されたことである。その理解のもとに、1946 年に独立したフィリピン共和国を考える必要がある。

近代歴史教育は、国民国家にとってのよい国民を育てるための共通の歴史認識を示し、学校の教科書だけでなく、国立博物館の展示や国営放送のニュース・番組などを通して、ナショナリズムの昂揚を図ってきた。フィリピンではフィリピン革命の第 1 の英雄、ホセ・リサル（José Rizal, 1861-96）の像が首都マニラだけでなく、地方都市の中央にもあり、周囲がリサル公園になっている。バギオでは、市庁舎とバーナム公園のあいだにある。街の通りの名は、ポニファシオ（Andres Banifacio, 1863-97）やマビニ（Apolinario Mabini, 1864-1903）など革命の英雄たち、ケソン、ロハス（Manuel Roxas, 1892-1948, 任期 1946-48）など歴代大統領だけでなく、タフト（William Howard Taft, 1857-1930, 任期 1901-04）、ハリソン（Francis Burton Harrison, 1873-1957, 任期 1913-21）などアメリカ人

10 日日本海軍航空隊のよって沈められたイギリス東洋艦隊の戦艦プリンス・オブ・ウェールズと巡洋戦艦レパルスの乗組員、42 年 2 月マラヤ・パンカ島、スマトラで戦死した 41 人のオーストラリア軍看護婦、1941-45 年に戦死したイギリス兵、そして 1939-45 年に亡くなった 40 人のマラヤ人公務員を悼んだものである。正面入り口に至る通路には、遺産委員会 2017-18 と大聖堂によって企画された「War & Hope: The Cathedral in the War Years」のミニ展示がある（2019 年 6 月 8 日調査）。

総督の名を冠したものがある。州市町村名にはサン・○○といったキリスト教の聖人の名に因んだものがあり、地名を見る限りフィリピンはよきフィリピン国民、キリスト教徒であるとともに、よきアメリカの信望者であることが期待されているように感じる。

バギオの目抜き通りは、すでに何度も出てきたセッション通りである。「夏の首都」であったバギオで、植民地統治機関のトップであったフィリピン行政委員会（Philippine Commission）が1904年4月22日から6月11日まで第1回会議（session）を開催したビルディングがあったことから命名された¹⁷。そのときの委員会のメンバーは、ライト総督（Luke E. Wright, 1846-1922, 任期1904-06）のほか、Henry C. Ide, Dean C. Worcester, T. H. Pardo de Tavera, Benito Legarda, Jose R. de Luzuriaga, James F. Smith, W. Cameron Forbesだった。ライト総督は、建築家バーナム（Daniel Hudson Burnham, 1846-1912）にアメリカ人兵士・市民のために憩いの場となる都市を建設するよう命じ、総督（大統領）公邸前の公園はライト公園と名付けられた。また、アメリカ人委員のうち、ウースター（Dean C. Worcester, 1866-1924）とフォーブス（W. Cameron Forbes, 1870-1959）はバギオにとって決定的な影響を及ぼす人物になった。

バギオ博物館には、19の人物像の紹介がされている。まず最初にフォーブス、つぎにバーナム、ウースター、ケノンとつづく。この4人がバギオをつくったとされている。博物館の説明にしたがって、展示順に紹介していく。なお、通常、人物紹介の最初に書かれている生没年については、ほとんどない。[]内は、筆者が補ったものである。

フォーブスは、1905年にバギオ・カントリー・クラブを設立した。鉄道王（Railroad Tycoon, William Hathaway Forbes）と詩人の孫娘（Edith Emerson）とのあいだに生まれた。1904年にセオドア・ローズベルト大統領〔1858-1919, 任期1901-09〕によってフィリピン行政委員に任命され、後に総督〔1909-12〕になった。1904年8月8日にマニラに到着したかれがオフィスで最初に会ったのがベンゲット道路建設責任者のケノンで、プロジェクトの問題を明かされた。これを契機に、夏の首都の建設がかれの肩にのしかかり、友人のバーナムにバギオ市の青写真を作成するよう依頼した。フォーブスは、ハーヴァード同窓のマックグルー（Dallas McGrew）の助けを借りてゴルフ場建設を計画し、1906年4月28日に公式に落成し、07年2月20日にバギオ・カントリー・クラブ会社として登録された。オサエタ（Roman Ozaeta）が最初のフィリピン人会長になった。

バーナム公園としてその名を残している建築家のバーナムは、シカゴの都市計画者として名を馳せ、1893年のシカゴ万博の責任者になった。フォーブスの依頼を受けて、1905年にフィリピンにやってきて、夢の市バギオを構想し、「フィリピンの夏の首都」になるよう描いた。後にバーナム・プランと呼ばれる都市計画は市と住民が一体となったもので、バーナムは人口2万人のバギオ市を構想した。

ベルmont生まれで、ミシガン大学で学んだウースターは、動物学者で、政府高官、フィリピンにかんする権威であった。かれは、フィリピン行政委員になり、バギオの後援者（booster, 「泥棒」の意味もある）と考えられている。ミンドロ島で鳥を収集しているときに、松で覆われたバギオに興味をもつようになった。1901-13年の内務大臣のとき、とくに非キリスト教民族に関心をもち、かれが書いた何冊かの本の中に、1906年に出版された北部ルソンの非キリスト教徒、1898年に出版さ

¹⁷ はじめ通りの名の多くは、先住民イバロイのことばからとられた。後には、ほかの都市同様、アメリカ人植民者、フィリピン革命の英雄、歴代大統領になる。

れたフィリピン諸島とその人びとがある。

1903年6月1日、小さなロード島から来た大男ケノン少佐は、01年にミード大尉によって測量されたブエド川溪谷の道路工事を完成させる責任者になった。1905年1月29日、後にケノン道路と命名された道路をスタンレーの車が走り、開通した。

チャイヌス・ギレイ (Eveline Chainus Guirey) は、1915年にバギオで最初に開催されたカーニバルの女王で、ベンゲットの裕福な家庭に生まれた。チャイヌスの知性と指導力は、トーマス号派遣教師(後述)の眼に止まった。このカーニバルは31年間つづき、アメリカ支配下のフィリピンで農産物、工業製品の可能性を示す目的があった。チャイヌスは、1920年に18歳の若さで結核のため死亡した。セッション通りにはかのじよの名を冠した Alhamar Chainus Theater がある。

ミシガン生まれのマルコム (Justice George Malcolm) は、総督フォーブスにバギオ市設立勅許状を書くよう依頼され、自由で自立した小さな地方自治体を計画した。1909年9月1日、政令都市バギオが設立され、マルコムの名はマルコム・スクエア¹⁸としてとどめている。マルコムは若手アメリカ人法律家として初期のフィリピンの法整備に大きな影響を与え、35歳で最高裁の准裁判官になり、フィリピン憲法が成立する1935年まで19年間勤めた。

アレン騎兵隊大尉 (Lieutenant Colonel Henry T. Allen) は、1901年8月8日に公式に設立されたフィリピン警察隊 (Philippine Constabulary) 初代隊長で、09年のバギオ市設立とともに警察隊学校はバギオのキャンプ・アレンに移った。1919年に空軍基地に発展し、36年にフォーブス・パーク基地に移るまで軍事教育を担った。

主教ブレント (Bishop Charles Henry Brent) [アメリカ聖公会 (Episcopal Church in the United States of America)] は、1901年10月11日、フィリピン諸島最初の宣教主教として任命され、02年8月24日にバギオに到着した。目的は、福音の伝道、健康、教育の3つであった。かれは、フォーブスはじめ歴代総督、富裕層の支持を得て、精力的に活動した。1904年に最初の学校 St. Mary's School をサガダに、06年に Easter College を設立した。1909年にキャンプ・ジョン・ヘイ、バギオ・カントリー・クラブ、鉱山などで働く外国人のためにインターナショナル・スクールを設立した。オジルバイ博士 (Dr. Brinckerhoff Ogilby) は、Baguio School for the Boys の初代校長で、1924年に設立者の名にちなんでブレント学校に改称した。オジルバイは、学者で、運動選手で、躰の厳しい人であった。

トーマス号派遣教師 (Thomasites) と呼ばれるアメリカ人たちは、1900年代はじめに教育制度を刷新するために派遣された。トーマス号などの船でやってきたために、その名がつけられた。若いボランティア教師は、バギオの初期の住民が完璧な英語を学ぶ責任を負った。

ブラッスール (William Brassuer) は、1931年10月に司祭としてバギオにやってきた。1948年にコルディリエラ5州を管轄するマウンテン・プロビンスの司教になり、学校、クリニック、教会などを運営した。

サルボサ (Jesus Benjamin and Evangelina Salvosa) は、ケソン州出身で、1946年6月19日にバギオ・カレッジを創設した。1967年にガバナー・バック通りに移転し、2002年にコルディリエラ大

¹⁸ シティ・マーケット前のセッション通り北西の端にあり、説明書きのない胸像がある。

学 (University of the Cordilleras) に発展・改称した。

バウティスタ (Fernando and Rosa Bautista) は、1948 年にバギオ工業・商業学校 (Baguio Tech[n]ical and Commercial School) を設立し、69 年 8 月 7 日に大学になり、フェルナンドが初代学長になった。フェルナンドは 2002 年に亡くなった。

サムパン (Valeriano Sampang, Sr.) は、自動車修理業を営み、バギオで広く支援活動をおこなった。16 歳でマニラに出て、1942 年にバギオでパインズ・ガレージ (Pines Garage) という自動車修理店をはじめたが、日本軍に接収され、戦後新たにパインズ・モーター工場 (Pines Motor Works) という自動車修理店を開いた。1927 年 4 月 16 日、パムパンが生まれである。

Saint Louis Mission Center は銀細工店を営んでいる。バギオの銀細工業の草分けで、カロリン (Sr. Carolyn) が設立した。フェルヘルスト (Sr. Maria Verhelst) が店主で、1980 年代のバギオの旅行ブームのときアメリカ人軍人や旅行者を顧客とした。1910 年にベルギーの宣教師が 10 人の少年とともに学校をはじめ、10 年後に職業学校に発展し、大工、裁縫、銀細工などを教えた。最初の卒業生バウティスタ (Maximo Bautista) はフィリピン人最初の工芸の教師になった [表題には、「SISTER MARIA VAN BROECK AND SISTER MARIA VERHELST」とある]。

シャルマ (Tulsiran Gulzarilal Sharma) は、セッション通りのベルーメル (Bheroomull) 百貨店の経営者であった。1938 年にベルーメル氏とともにインドからバギオにやってきて、ベルーメル経営のバギオ・ローヤル・バザー (Baguio Royal Bazaar) で働いた。戦後マニラに出てアメリカ兵相手にプラザ・ゴイチでクイーンズ・バザー (Queens Bazaar) をはじめたが、バギオに戻ってベルーメル百貨店の経営に参加し、1963 年に購入した。百貨店はボーイスカウトのユニフォームを販売したことで知られ、かれはボーイスカウトはじめ多くの団体の役員を務めた。百貨店の売り上げの 1% を寄付することを使命とした。1997 年 4 月 28 日に亡くなった。

ブンジャビ (Shankerdas Punjabi) は、セッション通りのフィルーインド・ストア (Fil-Indian Store) の経営者であった。インドを出てシンガポール、マニラで働いた後、1960 年代にバギオにやってきた。1990 年代にインドに帰省したときに亡くなった。

ハマダ (Oseo Cariño Hamada) は、1911 年 5 月 7 日にバギオ市で生まれ、日本人移民を父にもつ。82 年間バギオに住み、死亡したときは印刷・出版会社 (Baguio Printing and Publishing Company) 社長で、1947 年から多くの賞を受賞した地方新聞 (Baguio Midland Courier) を発行した。多くの社会事業に積極的に参加し、1991 年のピナトゥボ火山の噴火後、先住民族アエタの支援をおこなった。

建築家アラバンサ (Architect Joseph Alabanza) は、バギオ市初の都市建築家で、フィリピン初でもあった。1956-74 年に公園などの計画に従事したほか、ラモス政権 [Fidel Valdez Ramos, 1928-, 任期 1992-98] では大統領補佐官を務めた。

サン・アグスティン (Leonara Paraaan San Agustin) は、パンガシナンのはずれの家に生まれ、奨学金を得てマニラの大学 (Adamson University) を卒業して、女性初の化学エンジニアになった。コルディエラ大学で教育者となり、96 歳まで生きた [表題には「バギオ博物館館長」とある]。

以上をまとめると、アメリカ人植民地行政官 2 人、軍人 2 人、宣教師 2 人、建築家 1 人、法律家 1 人、教師集団 1 で、アメリカ人が植民地都市、軍事基地、教育都市バギオの基礎をつくったことがわかる。アメリカ人宣教師は学校を開校した教育者でもあり、ベルギー人宣教師は銀細工など職業教育

に貢献した。戦後、キリスト教徒フィリピン人で学校教育をはじめめる者がおり、教育関係で3つある。戦前から戦後にかけての商業は2人のインド人が担っているような印象を受けるが、戦前のセッション通り沿いには日本、中国商店が軒を連ねた。バギオ生まれは3人で、1915年の初代カーニバル女王、バギオの新聞・出版界で活躍した日系フィリピン人、都市建築家である。

キャンプ・ジョン・ヘイがあった公園の入り口にはトーテムポールがあり、20世紀前半の歴史上の人物10人の頭が積み上げられている。上から、Admiral George Dewey, General Emilio Aguinaldo, President William Howard Taft, Secretary John Milton Hay, William Cameron Forbes, President Theodore Roosevelt, Major General Franklin Bell, Lt. Col. Lyman W. Kennon, Major James Halsema, General Douglas McArthur である。フィリピン人は、「フィリピン共和国初代大統領」のアギナルド (Emilio Aguinaldo y Famy, 1869-1964, 任期 1899-1901) だけである。デューイは「マニラ湾の戦いを率い」、タフトは「初代フィリピン総督で、後に陸軍長官になってバギオとキャンプ・ジョン・ヘイの発展に大いに関心を示した」。ヘイは、「フィリピンがアメリカの植民地になったときの国務長官で、死後キャンプ・ジョン・ヘイと命名された」。フォーブスは、「フィリピン総督で、バギオ市の発展に功績があったことで知られる」。ローズベルトは、「キャンプ・ジョン・ヘイとなる535エーカーの軍事基地用地獲得のためにサインした」。ベルは、「フィリピン軍指揮官で、ベル・ハウス、野外劇場、イタリアン・ガーデンをデザインした」。ケノンは、「バギオ市とキャンプ・ジョン・ヘイの建設と発展を容易にした道路を完成させた」。ハルセマは「バギオ市最後のアメリカ人市長」、マッカーサーは「第二次世界大戦中のフィリピンの解放者として有名である」。

バギオ市が、アメリカ人のためにつくられたことはバギオ市に住むだれもが知っていることだが、



写真 16 バギオ歴史上の人物トーテムポール (2019年4月筆者撮影)

それがどういう意味をもち、今日のフィリピンやバギオに影響しているのかは、この博物館展示などからうかがい知ることにはできない。

「夏の首都」はアメリカ人植民地行政官の切実な要望から出たもので、それは余暇や休養といった生やさしいことばではかたづけられないマニラの4月前後の命にかかわる酷暑からのものであった。サニタリウムがベンゲット道路開通以前に建設されたことから、その緊急性がわかるだろう。ウースター海野も、体調を崩し療養のためにバギオを訪れたのが、バギオに移り住むきっかけだった。フィリピンに駐屯するアメリカ兵の要望も、一向に止む気配をみせないフィリピン革命軍のゲリラ活動を考えれば理解でき、革命軍が逃げ込む山岳地帯のなかの「砦」の意味もあった。また、先住民のあいだに「戦争」があり、アメリカ植民者を巻き込む不穏な動きがあった。すでにスペイン植民地支配期から鉱山開発をはじめていたアメリカ人もおり、金、銅をはじめ鉱物資源への期待があり、森林資源、水力発電などに期待する者もいた。そして、植民地支配が安定してくれば、在住アメリカ人子弟の教育問題が出てくる。これらの植民地開発は、軍事的、経済的にアメリカ人にとって有用で、その建設費用は一部を除きすべてフィリピン人の税金でまかなわれた。その植民地都市建設に、日本人はベンゲット道路建設後も大工、石工、庭師、仙人、蔬菜栽培者などとして雇われた¹⁹。

こういったアメリカ植民地支配・開発に必要な「夏の首都」の建設に、アメリカ人関係者は便乗して、フィリピンに悪影響を及ぼした。植民地行政に携わったアメリカ人の多くが公金を横領することをなんとも思わなかった。1914年までにフィリピン各州の財政を預かるアメリカ人15人が横領で逮捕されたが、よほど運が悪いかひどかったからである。バギオの建設に深くかかわったウースターは、かれ自身、兄弟、甥が「夏の首都」建設前に土地を買い漁った。ウースターは10エーカーの土地を30ドルで購入し、フォーブスは15エーカーの土地を43ドルで購入した。ウースターは、カントリー・クラブ用地88エーカーを14ドルで購入し、甥は2500エーカーの土地を僅かな金額で租借した。ウースターは、博物館の説明書きにあるBaguio booster（後援者またはどろぼう）にふさわしい人物だった。そのおこぼれに、フィリピン人有力者も預かったことから、問題にならなかった。マニラの多くのアメリカ人クラブはフィリピン人に開放されなかったが、バギオ・カントリー・クラブの会員には早くも1910年からフィリピン人になることができた。アギナルドはウースターが関係する会社からサラリーだけでなく、家や息子のアメリカでの教育費用まで受けとった。ブレント主教もゴルフを楽しんだ[Gems 2016: 67, 74, 93, 115-16]。

ブレント学校の生徒は、すべて白人だった[Halsema 1988]。また、フィリピン人相手の教育は、コンスタンティーノ(Renato Constantino, 1919-99)のいう「えせ教育」で、「フィリピンが原材料輸出によって米国製消費物資の輸入を支払えること」、「フィリピンは農業国」で工業化できると学校で教えなかった[コンスタンティーノ 1977: 89-90; De los Reyes & De los Reyes eds. 1986: Vol. 2, 47-56]。アメリカによる植民地都市バギオの建設は、宣教と一体になった教育によって精神的にも、物質的にもアメリカに従属するようになった。だが、住民はすべて従順に受け入れたわけではなかった²⁰。

¹⁹ ここで「雇われた」と書くのと「貢献した」と書くのとでは、ずいぶん意味合いが違ってくる。日本人・日系人は「貢献した」と表現することによって誇りとしているが、一介の労働者として雇われたにすぎなく、日本人も賃金のよさから従事したにすぎなかった。そして、日本人労働者は賃金に見合った仕事をしたことで評価され、継続的に雇用され、数百人のバギオ日本人社会を築いていった。はじめ日本人の主体性はなかったため、「貢献」と書くには値しないだろう。近年、多くのフィリピン人が海外に出稼ぎに行き、建築、道路工事などに従事する者もいる。これらの労働者が、雇われた国に「貢献」として考えているのだろうか。

²⁰ 初期には、先住民の反乱を恐れ、教会は「砦」として建築され、宣教師はつねに銃を偲げせ、おそらくフィリピン警察隊といつでも連絡がとれるようにしていた[De los Reyes & De los Reyes eds. 1986: Vol. 2 “introduction”]。

[Gems 2016] の表紙には、上部にフィリピンとアメリカの国旗があり、下部に野球をする先住民の写真が掲載されている。帽子をかぶりバットを構える選手の下半身はふんどしである。この先住民は野球をすることを受け入れたが、ユニフォームを着ることを拒否した。スポーツは植民地主義、アメリカ化を巧妙に植えつける手段として使われ、YMCA が積極的に導入し、教育に組み込んだ。1908 年にはじまったマニラ・カーニバルは商業見本市に、スポーツ大会を組み込み、学校別対抗戦がおこなわれ、13 年には日本、中国を巻き込んで東洋オリンピック（1915 年から極東選手権競技大会、34 年まで 10 回開催）に発展した。それを推進したのは YMCA とフォーブス総督だった [Gems 2016: 94-100; 高嶋 2017]。

女王コンテストも、マニラ・カーニバルの一環として、「アメリカ人とフィリピン人の（表面的な）対立を補完し植民地支配を強化する役割」を担っておこなわれた [高嶋 2017: 120-27]。それが、1915 年にバギオでもおこなわれるようになった²¹。

これらのアメリカ人の植民地フィリピンでの行為は、すべてフィリピン人を劣った者で、アメリカ人と同等に扱う必要はないという考えに基づいていた。劣った者が使うよりアメリカ人は「有効」に公金を使えるし、劣った者に科学・技術を教えても無駄であると考えられた [岡田 2014]。このようなアメリカ人のフィリピン人にたいする差別的な考えは、コモンウェルス政府成立（1935 年）後、バギオでアメリカ人にかわって要職に就いたイロカノ人ら低地キリスト教徒によって引き継がれ、イゴロットと総称された先住民の人びとを「未開人」とみなした [芹澤 2012: 120]²²。そして、日本人が結婚したフィリピン人女性の多くが先住民だった [森谷 2016a]。

〈おわりに〉

記念碑・博物館などから、日系フィリピン人を中心にバギオの歴史認識をみてきた。その結果、バギオで日系フィリピン人の歴史認識と一般に語られているものが違うことが明らかになった。とくに、「ベンゲット移民」の犠牲と功績について、日系フィリピン人が強調するようなものはなく、一般には道路工事に労働者として従事していたことだけが語られている。

日本人のあいだで言い伝えられている「アメリカ人にもフィリピン人にも中国人にも成し遂げられなかった難工事を、700 名あるいはそれを超える犠牲者を出した日本人の血と汗と精神力で完成させた」という根拠は、アメリカの工事責任者の報告書、工事現場を視察した日本の領事の報告書などにはない。日本人は勇敢でダイナマイトによる作業で死亡したとされるが、一般の日本人労働者がダイナマイトを扱うことはなく、事故の巻き添えにあった者が若干いだけである。事故で一度に 6 人が死亡したとされる写真は 1912 年のものと考えられる。コレラが流行ったときに日本人 300 人が死亡したという話があるが、日本の領事の報告では 7 人である。労働者不足のために日本人と中国人は同じころ募集されたため、中国人でうまくいかなかったのが日本人を募集したということはない。その中国人労働者は、日本人同様に多くが本国でリクルートされ、日本人労働者の半分弱の人数で、死亡

²¹ 1912 年にイフガオ首長のひとりは、飛行機に乗ってマニラに行った。アメリカの優れた文化を見せつけるためであったが、そのなかにマニラ・カーニバルがあった [De los Reyes & De los Reyes eds. 1986: Vol. 2, 44]。日本でも、台湾先住民に日本の先進性を見せる観光事業をおこなった [阿部, 2014: 第 7 章]。

²² 芹澤は、おもに [Finin 2005] を参照している。

率が3分の2程度だった。1918年に中国人、日本人はそれぞれ「ベンゲット移民」を含む百数十人がバギオに居住していたが、中国人はベンゲット道路建設は一連のバギオ植民地都市建設のための工事の一環として捉え、ベンゲット道路工事が特別であったとは語り継いでいない。工事現場を視察した日本の領事も、とくに死亡者が多いとは言及していない。当時、日本国内でも工事や炭鉱などでは病死、事故は珍しくなく、多くの者が死亡したため、同様に考えられたのだろう。

学術論文である[Bankoff 2005]では、フィリピン人労働者について考察し、あわせてアメリカ人労働者についても言及しているが、日本人、中国人労働者については、とくに議論の対象としていない。工事の完成は、ケノンが導入した近代的な労務管理と労働環境の整ったフィリピン人の団結によったとしている。博士論文をもとに出版された[Corpuz 1999: 138-155]では、イゴロットが低地キリスト教徒より3倍は働くと評価しているが、日本人、中国人については食糧配給や賃金以外とくに書かれていない。たとえ日本人や中国人が労働者として建設に貢献したとしても、当時フィリピン全予算の4分の1を、アメリカ人による植民地支配のための道路建設に使用したことについて、独立後も貢献したと言えるかどうか。フィリピン—アメリカ戦争(1899-1902年)で疲弊した当時、復興のための予算はいくらでも必要だった。1911年8月19日の『フィリピンズ・フリー・プレス(Philippines Free Press)』誌には、「BAGUIO」と書かれた巨大な「我々の白象」をフィリピン人が苦しみながら支え、フィリピン通貨ペソを餌入れにどんどん注ぎ込んでいる風刺画が掲載された。植民地都市バギオの建設に貢献したことは、アメリカによる植民地支配に貢献し、フィリピン人を苦しめたことになる。

明治維新後、富国強兵に努め、日露戦争(1904-05年)中に工事に従事した日本人労働者にとって、軍事大国になっていく日本の国民としての自信と誇りがあり、国ごとに工事現場が決められたベンゲット道路工事現場ではほかの国の労働者に負けないという自負があった。工事への犠牲と貢献を誇張して伝え、それが南進論と結びついて、「虚像」がつくられていった過程は、すでに[早瀬 1989]で述べた。

難工事と多くの犠牲を出したことは事実だが、その歴史を日本人・日系フィリピン人だけが異なって伝えることは、フィリピン人としてバギオ地域社会に暮らす者にとって問題となる。フィリピンでは、公的にはフィリピンとアメリカとの友好のなかで今日のフィリピン社会が築かれたことが基本に語られる。コレヒドール島などの戦争記念碑でも比米友好が基本で[早瀬 2012a: 171]、ケノン道路展望台にあるケノンの胸像でも比米が力をあわせて工事を完成させ、地域社会に貢献し、先住民などフィリピン人に喜ばれたことが描かれている²³。

このように違う歴史認識にもかかわらず、流動性の激しい海域社会に属し、対人関係を重視するフィリピン人は、他者の歴史認識を否定するようなことはしない。いっぽうで、自分たち自身の歴史認識も他者の歴史認識に反しないようなかたちで主張する。それが、1983年の記念誌の挨拶文の微妙な違いとなってあらわれた²⁴。この微妙な違いに気づかなければ、互いの信頼関係は生まれない。

現在、とくに中東欧・ロシアで歴史認識の相違から政治化し、紛争の原因になっていることを、「はじめに」で述べた。そのため、国家が歴史研究に力を入れているが、学問的客観的な成果から問題解

²³ 公的には比米友好が基本であるが、フィリピン革命・比米戦争(1896-1902)の経験から根強い反アメリカ感情がある[De los Reyes & De los Reyes eds. 1986: Vol. 2 “introduction”]

²⁴ 西フィリピン海(フィリピン側の南シナ海スプラトリー諸島の呼称)の領有権問題で、フィリピンが国際仲裁裁判所に申し出たのは、排他的な領有権ではなく、海洋資源の共有、自然保護、航行の自由など「海の commons」についてだった。中国の歴史的領有権にたいして真っ向から異を唱えているわけではない。

決を図ろうとするものだけではなく、自国の主張を正当化するために設けられた研究機関もある〔橋本編 2017: xii-xv〕。歴史認識問題で、まず重要なことは原資料に基づく学問的成果を明らかにすること、つぎにその成果を尊重して議論を進め、解決の糸口を探ることである。だが、従軍慰安婦問題で歴史学者、2015年に成立した平和安全法制にかんして法学者の学問的成果をないがしろにするような政権が成立すると、解決は遠退く²⁵。

バギオの場合、フィリピンに駐留するアメリカ人のための植民地都市として建設され、そこに生活の場を求めて集まった人びとが暮らし、はじめ地域社会としてのまとまりはなかった。日米戦争を経て、1946年にフィリピン共和国として独立して、「ご主人様」であるアメリカ人のいなくなったバギオは、かつての「夏の首都」を目玉に観光開発が進められ、地域社会として歩みはじめた。地域社会にとって重要なことは、共通の文化と歴史認識である。文化については、画家ベンカブや映画作家のキドラット・タヒミック (Kidlat Tahimik, 1942-) [清水 2013] などの芸術家が先住民の文化を尊重しつつ新たなバギオ文化を創造する試みをおこなっている。

だが、歴史についての共通認識はない。日系人は、戦後の強い反日感情のために、その出自を隠して住まなければならなかった。「ベンゲット移民」百周年を記念して出版した [Afable ed., 2004] は、日本人の血を引くことを自覚させ、戦前のよき日本人社会を回顧するには充分であるが、戦後隠れて住まなければならなかった戦争中のことについては、「EPILOGUE 1941-1945: The Baguio Japanese」でわずか2頁で語っているにすぎなく、ほかのバギオ住民との対話の材料にはならない [同 293-94]。開戦時、オープン・シティ宣言がされたため、物質的被害は少なかったが、日本占領期は恐怖と試煉の時であった。ゲリラ活動が早くから活発で日本軍を苦しめたため、人びとは日本兵・市民にたいして絶対的な恭順を強いられた。それに反した者は、フィリピン人にとって屈辱的な平手打ちをくらい、拷問を受け、最悪の場合は処刑された。強姦も日常的で、食糧、金品が略奪され、飢えや病気に苦しんだ。日本軍への「協力者」は、ゲリラの標的になった。そして、アメリカ軍による絨毯爆撃によって、バギオは廃墟と化した。イフガオ人の人口は戦前の7万から5万に減少したと言われている [De los Reyes & De los Reyes eds. 1986: Vol. 2, 61-97; 清水 2013: 220-61]。このように語られることにたいして、日本人、バギオを「故郷」とする日系フィリピン人は背を向けるべきではないだろう。

隠れて住んでいた日系人を訪ね歩き、日系人会を組織し、奨学金を獲得して教育による向上を図ったのは、1970年代80年代では正しかっただろう。フィリピン政府も、日本による政府開発援助、民間企業投資はなくてはならず、日系人と日本本国との関係は両国にとってそれなりの意味があった。だが、今日、フィリピン経済への日本の影響は以前ほど大きくなく、中国やアセアン諸国との関

²⁵ 学術研究の成果が、絶対に正しいとは限らない。[早瀬 1989: 8] でも、森繁久弥の当たり役のひとつである「ベンゲット移民」を主人公とした「佐渡島他吉の生涯」(織田作之助『わが町』原作)について、森繁は筆者への私信でつぎのように述べ、筆者はそのまま「バギオからは、南十字星は見えません。このウソを平気でやりませんと芝居がなり立たず困惑しました……恐らく織田作も行かず書いたのでしょう。芝居のウソをお笑いだささい」と引用した。しかし、北緯26度以南、つまり沖縄県那覇市より南では理論上南十字星は見える可能性がある。北緯16度25分に位置するバギオでは当然見ることは可能ではあるが、季節、地理的状況などによって見えないことがあるので、織田作がバギオに行ったとしても見えたかどうかの確証はない。この一事をとって、ほかの記述もすべて疑わしいと学術的成果に疑問を呈すれば、学問的發展はない。学術書・論文は根拠を明確にして、議論を先に進めることによって、考察・分析を深めている。この南十字星について見ることは可能であったが、バギオでは赤道直下や南半球でのように頻繁に見ることはできず、また4つの星のすべてを見ることはできず、「ベンゲット移民」にとってシンボリック的存在にはならなかった。南半球でも、北半球で北極星を見るように、南十字星を見ることはできない。南十字星は、全88星座中もっとも小さな星座だからである。

係が強くなってきている。外国に出自をもつ住民は、両国の架け橋になることもあれば、逆に紛争の種になることもある。

[Cheng & Bersamira 1997] でも強調していることは、中国系フィリピン人として、フィリピン国家、バギオ地域社会に華僑・華人がいかに貢献し、影響を与え、統合に努めたかである²⁶。日系人は、奨学金などを戦友会・遺族会、宗教団体などに頼ってきた。戦友会・遺族会と日系人、元在住日本人との関係がうまくいかなかったダバオの例もある [早瀬 2012b: 第八章]。

菲律濱中華研究学会 (Philippine Association for Chinese Studies) は、フィリピンと中国との関係が悪化したとき、たとえば西フィリピン海 (南シナ海スプラトリー諸島のフィリピン側の呼称) の領有権問題が生じたとき、*Philippines-China Relations: Sailing beyond Disputed Waters* [See and Sta. Romana eds. 2013] を発行し、問題解決への材料を提供した。また、2019 年 6 月に西フィリピン海で中国船によってフィリピン漁船が沈められると、中国系フィリピン人は漁民に支援を申し出た。

東南アジア諸国における中国研究と日本研究の違いは、中国研究が中国語文献を使い、中国人研究者と同じ土俵上で議論できる研究者がいるのにたいし、日本研究では日本語文献を日本人と同じように使うことができる東南アジア人研究者は皆無に近く、自国語や欧米の原資料・文献に頼るため、ナショナル・スタディーズを基本とした対日関係研究あるいは国際関係研究になることで、東南アジア研究を専門として日本語の文献を使う日本人研究者と噛みあった議論ができない。欧米、中国や韓国などの日本研究者が、日本語の原資料を使い、日本人研究者と日本語で議論している状況とひじょうに大きな違いがある。

ベンカプが、日系人を題材として描き、展示したのも、日系人をバギオ社会に取り込むことによって、より広い世界と繋がろうとしたともとれる。グローバル、リージョナル、ナショナル、ローカルの視点で自分自身を取りまく世界を、どうつなげていくかを考え、自分の居場所を模索する時代にあって、バギオの日系人もバギオ地域社会、フィリピン国家・社会とどうつながり、日系人である特性をいかして日本と繋がることによって、地域、国家にいかに関与することができるかを考える必要がある。そのためには、自分たちの歴史や文化が地域・国家の共通認識のなかに取り込まれ、重要な一要素になることである。また、先住民との混血ということでは、中国系の人びととも連携できる²⁷。日系人は、南進論の高まりのなかで日本人の優秀性を誇張する帝国主義のなかで生まれ、戦後奇跡の経済復興を遂げフィリピンに進出してきた経済大国日本のなかで蘇った「伝説」に翻弄された。いま、日系人としての歴史認識を捨て、日系フィリピン人としてフィリピンという国家・社会、バギオという地域社会で共有できる歴史認識をもつときだろう。

バギオ社会にとっても、どういう地域社会をつくっていくかが重要になっている。パーナムが人口 2 万の都市として計画したバギオ市は、1939 年の国勢調査で 2 万 4117 になり、戦後着実に全国平均を上回る増加率で 2000 年には 25 万、15 年には 34 万になった²⁸。急斜面に多くの家が建ち並び 1990 年と同規模の地震が起きれば、甚大なる被害がでることは明らかだが、30 年近く前の地震を、その後移住してきた者も生まれた者も知らない。市街地では排気ガスがひどく、松の立ち枯れも心配され

²⁶ フィリピンの「中国人問題」については、[Hau 2014] を参照。

²⁷ 日本人や中国人との関係で、先住民のことが語られることはない [Finin 2005]。

²⁸ 低地キリスト教徒が流入してきたが、フィリピン人の国内移動一般については、[細田 2019] を参照。

る。少数の先住民、オールドカマー、ニューカマーといったさまざまな出自の人びとを結びつけ、地域のアイデンティティをどう育て、フィリピン国家、アセアン・東アジア地域、グローバル社会とどう繋げていくか、大きな課題を抱えている。

謝辞

本稿のための調査は、2019年4月15-17日におこなった。調査旅行を計画し、同行してくれたデ・ラ・サル大学フィリピン学科長 Ernesto Villaluz Carandang II および Deborrah S. Anastacio さん、学生たち、とくにバギオ出身で日本人墓地の写真を撮ってくれた John A. Amtalao さんに感謝いたします。

おもな参考文献

- 阿部純一郎『〈移動〉と〈比較〉の日本帝国史—統治技術としての観光・博覧会・フィールドワーク』新曜社、2014年、386頁。
天野米吉「ベンゲット道路の憶出」『海を越えて』第Ⅱ巻、12号、1939年、27-29頁。
入江寅次『邦人海外発展史』井田書店、1942年（海外邦人史料会、1936年；日本国際協会、1937年；移民問題研究会、1938年に出版された上下2巻を合併）、538+546頁（原書房、1981年複製）。
入江寅次『明治南進史稿』井田書店、1943年、300頁（大空社、1997年、復刻）。
大谷純一編『比律賓年鑑（昭和十六年度版）』神戸：移殖民事情研究会、1940年、711頁。
大平晃久「バギオと日本人—ベンゲット道路をめぐる記憶と景観」『浦上地理』4、2017年、27-32頁。
岡田泰平『「恩恵の論理」と植民地—アメリカ植民地期フィリピンの教育とその遺制』法政大学出版局、2014年、322+xxxiv頁。
鴨野守『バギオの虹 シスター海野とフィリピン日系人の一〇〇年』アートヴィレッジ、2003年、251頁。
蒲原広二『ダバオ邦人開拓史』ダバオ：日比新聞社、1938年、1580頁。
君塚仁彦「植民地主義と博物館・博物館学」石井正己編『博物館という装置—帝国・植民地・アイデンティティ』勉誠出版、2016年、367-386頁。
コンスタンティノ、レナト「フィリピン人の受けたえせ教育」『フィリピン・ナショナリズム論 上』井村文化事業社、1977年、78-109頁。
佐々木靖「コルディリェラの日系人」『帝京大学短期大学紀要』32、2012年、9-62頁。
「座談会 ベンゲット道路工事の思出を語る」『海を越えて』第Ⅱ巻、12号、1939年、30-34頁。
清水展『草の根グローバリゼーション—世界遺産棚田村の文化実践と生活戦略』京都大学出版会、2013年、486頁。
鈴木静夫・早瀬晋三編『フィリピンの事典』同朋舎、1992年、467頁。
芹澤隆道「フィリピン・コルディレラ山地社会の「アメリカ化」とイゴロットの対日協力問題」『東南アジア研究』第50巻1号、2012年、109-39頁。
高嶋航「フィリピンカーニバルから極東オリンピックヘススポーツ・民主主義・ビジネス—」『京都大学文学部研究紀要』56号、2017年3月、113-93頁。
中野聡「追悼の政治—戦没者慰霊をめぐる第二次世界大戦後の日本・フィリピン関係史」池端雪浦、リディア・N・ユー・ホセ編『近現代日本・フィリピン関係史』岩波書店、2004年、367-408頁。
成田五郎「比律賓島ベンゲット州本邦移民就業地巡回復命書」（三十八年二月十三日付在マニラ帝国領事館報告）『通商彙纂』35号、1905年6月23日、32-41頁。
橋本伸也『記憶の政治—ヨーロッパの歴史認識紛争』岩波書店、2016年、201+33頁。
橋本伸也編『せめぎあう中東欧・ロシア歴史認識問題—ナチズムと社会主義の過去をめぐる葛藤』ミネルヴァ書房、2017年、303+9頁。
橋本伸也編『紛争化させられる過去—アジアとヨーロッパに於ける歴史の政治化』岩波書店、2018年、318頁。
浜井和史『海外戦没者の戦後史—遺骨帰還と慰霊』吉川弘文館、2014年、231頁。
早瀬晋三「ダバオの日本人墓地調査」『ダバオ』（ダバオ会）No. 32（1983年9月1日）59-65頁。
早瀬晋三『「ベンゲット移民」の虚像と実像—近代日本・東南アジア関係史の一考察』同文館、1989年、292頁。
早瀬晋三『戦争の記憶を歩く 東南アジアのいま』岩波書店、2012a年、220頁（第3刷、第1刷：2007年、216頁）。
早瀬晋三『フィリピン近現代史のなかの日本人—植民地社会の形成と移民・商品』東京大学出版会、2012b年、282+26頁。
早瀬晋三『グローバル化する靖国問題—東南アジアからの問い』岩波書店、2018a年、224+22頁。
早瀬晋三「アキヒト皇太子・天皇のフィリピン訪問—『グローバル化する靖国問題—東南アジアからの問い』補論」『アジア太平洋討究』第34号（2018b年10月）17-30頁。
古屋白夢「バギオ邦人今昔物語」渡辺薫『比律賓在留邦人商業発達史』南洋協会、1936年（再版、1935年初版）、63-101頁。
古屋白夢「バギオ邦人の先駆者—故早川秀雄翁苦闘略伝」『海を越えて』第Ⅱ巻、12号、1939年、35-40頁。

- ホセ、リカルド・トロタ「フィリピンにおける戦争記念碑と記念式典―踏査的観察」リディア・N・ユー・ホセ編著『フィリピンと日本の戦後関係―歴史認識・文化交流・国際結婚』明石書店、2011年、33-66頁。
- 細田尚美『幸運を探すフィリピンの移民たち―冒険・犠牲・祝福の民族誌』明石書店、2019年、395頁。
- まにら新聞「移民1世紀 第1部・1世の残像」『まにら新聞』2003年1月2-13日。
- 森谷裕美子「フィリピン・北部ルソンにおける日系人」『九州産業大学国際文化学部紀要』第53号、2012a年、107-26頁。
- 森谷裕美子「フィリピン北部ルソン日系人社会の歴史的位相」『南島史学』第79・80号、2012b年、144-59頁。
- 森谷裕美子「フィリピン北部ルソンにおける日系人と「イゴロット」の関係性」『九州産業大学国際文化学部紀要』第55号、2013年、107-26頁。
- 森谷裕美子「フィリピン・先住民族社会における日系人の受容と排除」『九州産業大学国際文化学部紀要』第61号、2015年、69-89頁。
- 森谷裕美子「フィリピン日系人社会における異民族間結婚の促進要因」『九州産業大学国際文化学部紀要』第65号、2016a年、83-104頁。
- 森谷裕美子「フィリピンにおける北部ルソン日系人社会の歴史的経験に関する研究」『大学研究助成アジア歴史研究報告書2015年度』JFE21世紀財団、2016b年、235-55頁。
- 森谷裕美子「日系人とアジア太平洋戦争」『南島史学』第86号、2018年、34-53頁。
- Afable, Patricia Okubo, ed., *Japanese Pioneers in the Northern Philippine Highlands: A Centennial Tribute 1903-2003*, Baguio City: Filipino-Japanese Foundation of Northern Luzon, Inc., 2004, 330 p.
- Bankoff, Greg, "These Brothers of Ours: Poblete's Obreros and the Road to Baguio 1903-1905. *Journal of Social History*, Vol. 38, No. 4, Summer 2005, pp. 1047-72.
- Cheng, Charles L. & Katherine V. Bersamira, *The Ethnic Chinese in Baguio and in the Cordillera Philippines: The Untold Story of Pioneers*, Baguio City: Unique Printing Press, 1997, 378 p.
- Corpuz, Arturo G., *The Colonial Iron Horse: Railroads and Regional Development in the Philippines 1875-1935*, Quezon City: University of the Philippines Press, 1999, 262 p.
- Crossette, Barbara, *The Great Hill Stations of Asia*, New York: Basic Books, 1999, 259 p.
- De los Reyes, Angelo J. & Aloma M. de los Reyes, eds., *Igorot: A People Who Daily Touch the Earth and the Sky*, Baguio City: Cordillera Schools Group, 1986-87, 3 volumes.
- Filipino Japanese Friendship Association of Northern Luzon, Inc. (FJFANLI), *Memorial: The Japanese in the Construction of Kennon Road*, 1983, 94 p.
- Finin, Gerard A., *The Making of the Igorot: Contours of Cordillera Consciousness*, Quezon City: Ateneo de Manila University Press, 2005, 345 p.
- Gems, Gerald R., *Sport and the American Occupation of the Philippines: Bats, Balls, and Bayonets*, New York, London: Lexington Books, 2016, 203 p.
- Halsema, James J., *Bishop Brent's Baguio School: The First 75 Years*, Baguio: Brent School Inc., 1988, 247 p.
- Hau, Caroline S., *The Chinese Question: Ethnicity, Nation, and Region in and Beyond the Philippines*, Quezon City: Ateneo de Manila University Press, 2014, 379 p.
- Hayase, Shinzo, "Diplomats of Meiji Japan in the Philippines," *Philippine Quarterly of Culture & Society*, Vol. 17, No. 4 (December 1989) pp. 290-308, and also published in *Journal of the Japan-Netherlands Institute*, Vol. 2 (1990) pp. 115-30.
- Hayase, Shinzo, *Japanese in Modern Philippine History*. Waseda University Institute of Asia-Pacific Studies, Research Series No. 5, 2014, 249 p.
- Kennon, L. W. V., "Report of Officer in Charge of Construction of Benguet Road," August 31, 1905 in *Sixth Annual Report of the Philippine Commission, 1905. (In Four Parts.) Part 3.*, Washington: Government Printing Office, 1906, pp. 359-403.
- Reed, Robert R., *City of Pines: The Origins of Baguio as a Colonial Hill Station and Regional Capital*, Baguio City: A-Seven Publishing, 1999 (Second edition; Center for South and Southeast Asia Studies, University of California, Berkeley, 1976), 248 p.
- See, Teresita Ang and Chito Sta. Romana eds., *Philippines-China Relations: Sailing beyond Disputed Waters* (Chinese Studies Journal, Volume 10), 2013, 225 p.

朝日新聞
毎日新聞
まにら新聞
読売新聞