

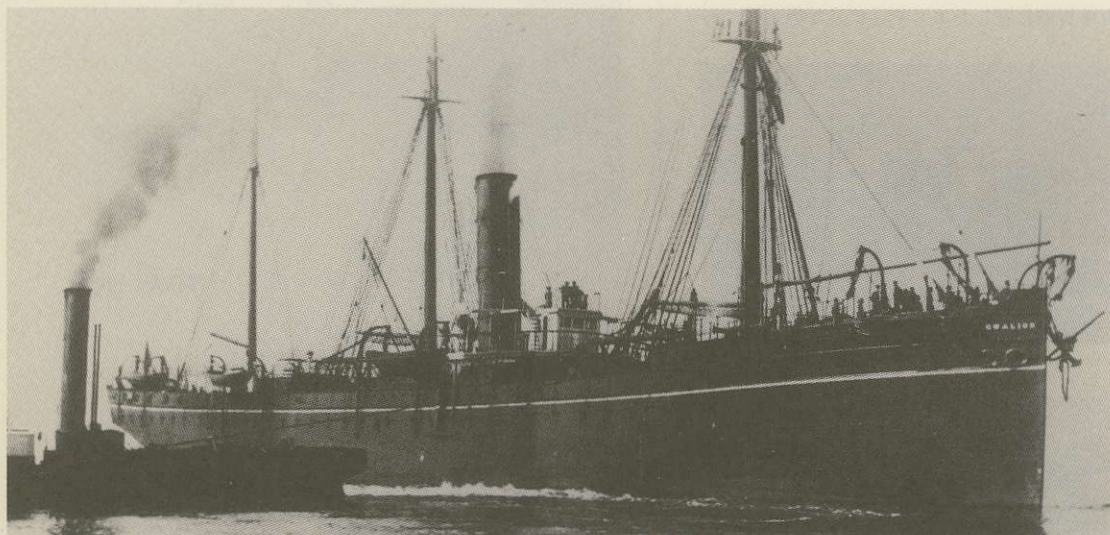
# 日本移民船始末記

A HISTORY OF JAPANESE EMIGRATION SHIPS ②

by Michio Yamada

## 第2回 明治のハワイ移民 ②

山田 勉生 (日本海事史学会理事)



ハワイ私約移民時代に使用された神州丸の前身グワリオル Gwalior。

### 「日本ハワイ渡航条約」の締結

26回にわたる官約移民は、すべて同じ方式で行なわれたわけではない。第1回のシティ・オブ・トウキョウ City of Tokio と第2回の山城丸の場合は、ハワイ政府と渡航者個人との契約というかたちをとっており、約定書の渡航者の個所には、「随意渡航人」という肩書きがついていた。

この約定書は、前述のように、労働条件だけを規定したものであり、渡航者の権利、義務といった基本条件については触れていなかった。そのため、渡航者と雇主の間でトラブルが起きたとき、これを処理解決するのに非常に困難を伴った。1、2回船組には、選考の不備もあって、砂糖キビ農場の労働に耐えられない者も混じっており、トラブルが多発した。

そのため、初めは条約方式に冷淡だった明治政府も、日本人保護の見地から、条約締結の必要性を認めざるをえなくなった。こうして1886年(明治19年)1月28日、東京で「日本ハワイ渡航条約」が、外務大臣井上馨とハワイ国代理公使アーウィンの間で調印されたのである。

この条約で、次のような点が条文化された。

①渡航港を横浜とホノルルの2港に限定し、神奈川県令(知事)を日本国の代行者、移住民局特派委員(すなわちアーウィン)をハワイ国の代行者とすること(第3条)、②契約期間は3年以下とし、すべての渡航者は、神奈川県令の認可を得て移住民局特派委員と契約を結び、ハワイ政府は渡航者を十分に保護すること(第4条)、③ハワイ政府は、渡航者のための通訳と日本人医師を雇うこと(第6、7条)、などである。

また、輸送については第5条で、“布哇皇帝陛下ノ政府ハ、本条約ニ因リ、渡航スル者ヲ上等ノ乗客汽船ニ搭載シ、之ニ相当ノ食物ヲ給与シ、下等船客トナシ、横浜ヨリ「ホノルル」マデ無賃ニテ渡航セシムベシ……”と規定。渡航者を優秀客船の下等船客として扱い、往航の船賃は無料とする、という当初の方針が確認された。

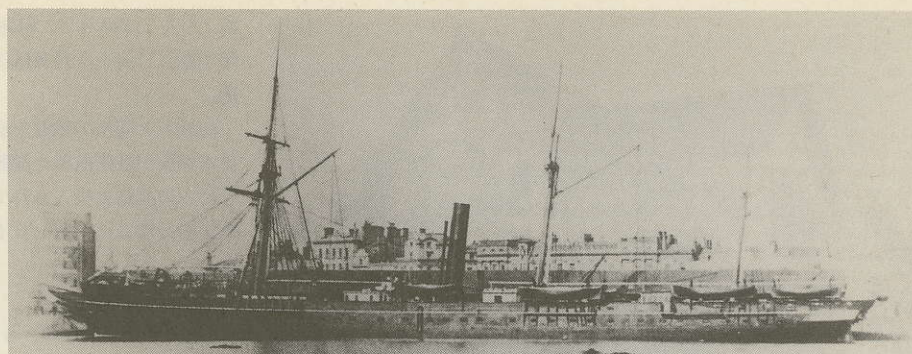
こうした条約による保護のほか、ハワイ政府はアーウィンの強い進言により、移住民局に「日本移住民局」を置き、渡航者の監督と保護に当たらせた。この局は、日本国総領事館と同格の権限を持っていたため、日本から招聘された移民監督官中山譲治(外交官出身)の権勢は、総領事安藤太郎をしのぐこともあったという。

月250ドルという高給をとっていた中山は、月給のほ





第4回目のハワイ官約移民で使用された和歌浦丸の前身カンディア Candia。クリッパー型船首で、バーカンテン型の帆装設備も持っていた。



か、さまざまな手段で農場主などから手数料を得て、私腹を肥やしていたらしい。「ホレホレ節」(日系移民間でうたわれた民謡)の一節に、「出稼ぎは来る来る ハワイは詰まる 相の中山 金が降る」とあるのは、そうした事情を暗示している。

### 官約移民に従事した船ぶね

官約移民は10年間に26回実施され、日本船6隻、米国船2隻が輸送に従事した。すでに紹介したように、第1回はシティ・オブ・トウキョウ、第2回は山城丸、第3回はトウキョウの姉妹船シティ・オブ・ペキン City of Peking が使用されたが、他の5隻は一体どんな船だったか。

これらの船も、山城丸と同じく日本郵船の船である。官約移民が国の事業であり、“渡航スル者ヲ上等ノ乗客汽船ニ搭載シ”と、渡航条約で明言したこともあって、日本郵船の船が選ばれたのであろう。その中には、海事史の上で名高い船もあり、なかなか興味深い。

#### ●和歌浦丸 (わかいうまる)

第4回の官約移民に使用。1～3回船をはるかに上回る1,447人の渡航者を乗せて、1887年(明治20年)12月11日にホノルルに到着した。「日本ハワイ渡航条約」が公布されたのが前年の5月31日なので、条約下で実施された最初の官約移民船ということになる。この航海では、

船内警護のため神奈川県警の巡査6人が同行した。乗船者が多かったことと、前回までの経験によったためであろう。6人の旅費はハワイ側が負担した。

和歌浦丸は、官約移民船8隻中、最も古い船である。1854年(安政1年)にロンドンで完成しているから、官約移民のときには、船齢33年。ただし、その間にたびたび改装を受け、1876年(明治9年)には主機を換装しているの、船齢のわりには丈夫な船だったようだ。

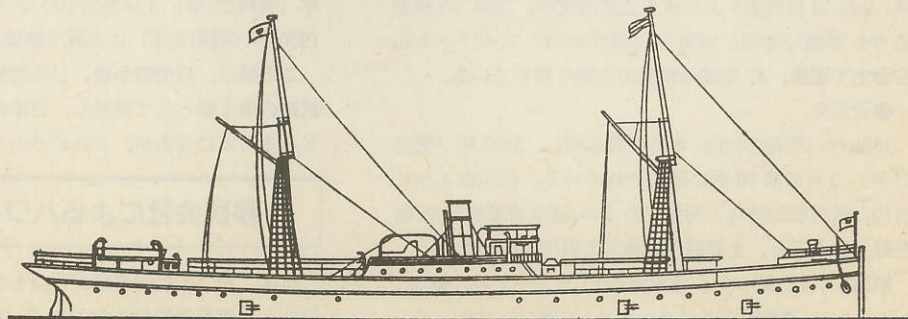
英P&O社のカンディア Candia として誕生。クリミア戦争に従軍したのち、地中海、インド洋で稼働。1877年(明治10年)の西南戦争の折、郵便汽船三菱会社の手に移っている。1885年(明治18年)10月、日本郵船の設立に伴い同社に移籍。官約移民当時は、神戸～函館航路などに就航していた。主要目は次のとおりである。

鉄製、2,197総トン、垂線間長91.4メートル、幅11.8メートル、満載吃水5.1メートル、主機コンパウンド1基、出力1,200馬力、速力12.5ノット、1854年(安政1年)4月15日英国C. J. メア社建造。1893年(明治26年)に解体。

#### ●高砂丸

1888年(明治21年)の後半に行なわれた5～7回の官約移民に使用された。和歌浦丸と同様、もとはP&O客船である。英国の海運史にも残る有名船であり、知名度の高さでは、明治期の日本購入船の中では群を抜いている。

第14回目のハワイ官約移民で使用された相模丸の側面図。







ホノルルの日本総領事館。1887年（明治20年）の撮影で、左奥のベランダに初代総領事安藤太郎が立っている。

P & O社の地中海航路客船デルタ Delta として、1859年（安政6年）に完成。官約移民船の中では和歌浦丸に次いで古い。1869年（明治2年）11月17日に開催されたスエズ運河の開通式に、英国代表を乗せて参加。スエズ運河を通過した最初の英国船となった。

1874年（明治7年）、台湾出兵用の輸送船を求めている日本政府に19,703ポンドで売却され、高砂丸と改名。翌年、郵便汽船三菱会社に払下げとなり、同年2月には、わが国初の海外定期航路として新設された横浜～上海航路に就航した。次いで1877年（明治10年）3月には、主機換装のため、日本船として初めて英国へ航海。同年から翌年にかけて、レンフルーで外輪汽船からスクリュー船に改装された。和歌浦丸と同じく、日本郵船の設立に伴って移籍し、官約移民当時は横浜～神戸間などに就航していた。以下の主要目は改装後のものである。

鉄製、2,075総トン、垂線間長90.9メートル、幅10.7メートル、満載吃水5.9メートル、主機コンパウンド1基、出力1,250馬力、速力12.5ノット、1859年（安政6年）9月23日英国テムズ鉄工造船所建造。1898年（明治31年）米国に売却。1906年（明治39年）にカラフト北方海上で遭難、47年間の波瀾の生涯を閉じている。

#### ●近江丸

1889年（明治22年）3月の第8回と、1891年（明治24年）3月の第16回に使用されている。前述のように、当代の優秀船山城丸と同型であるが、逓信省管船局の「船名録」によると、主要目は山城丸と若干差異がある。

鉄製、2,473総トン、垂線間長91.9メートル、幅11.2メートル、満載吃水6.2メートル、主機コンパウンド1

基、出力2,000馬力、航海速力12ノット、1884年（明治17年）7月英国アームストロング社建造。

山城丸と同様の船歴を経たのち、日清戦争後、日本郵船が豪州航路を開設した際、山城丸とともにこの航路に投入されている（第1船山城丸、第2船近江丸）。1910年（明治43年）に大阪で解体された。

#### ●相模丸

1890年（明治23年）6月の第14回官約移民に使用。山城丸級と同じく、共同運輸が英国に発注して建造した船である。日本郵船の設立に伴い移籍し、神戸～函館航路などに投入されていた。

鉄製、1,885総トン、垂線間長84.0メートル、幅11.0メートル、満載吃水5.9メートル、主機コンパウンド1基、出力1,340馬力、速力12ノット、1884年（明治17年）11月英国アームストロング社建造。日露戦争のときに、第3回旅順口閉塞船として使用され、戦没。

#### ●三池丸

1891年（明治24年）6月の第19回と、1893年（明治26年）3月から翌年にかけて行なわれた最後の4航海に従事しており、官約移民の最終期に活躍した船である。1885年（明治18年）に設立された日本郵船が、船隊整備のため英国で新造した8隻のうちの最大船で、官約移民を運んだ時点では日本最大の船だった。とにかく、この当時総トン数が3,000トンを超える船は、三池丸と広島丸（3,276総トン、1891年竣工）しかなかったのである。

「船名録」をみると、船質の欄に「鋼及鉄」とあり、三池丸が鋼骨鉄皮だったことが分かるが、この方式は船材が鉄から鋼に移行する過渡期に出現したものだ。製鋼技術が未熟で、鋼の内部組織が均一でなかったことから、外板に鋼を使用するのを躊躇したのである。

鉄・鋼製、3,312総トン、垂線間長99.2メートル、幅12.8メートル、満載吃水7.9メートル、主機三連成レシプロ1基、出力1,550馬力、最高速力12.7ノット、1888年（明治21年）3月英国R.トンプソン&サンズ社建造。1930年（昭和5年）に大阪で解体。

この船は、日清戦争後、日本郵船が開設したシアトル航路の第1船として就航し、日本の海運史にその名をとどめることになるが、これについては後述する。

### 移民会社によるハワイ私約移民

日本、ハワイ両国政府が窓口となって行なった官約移民は、日清戦争勃発後の1894年（明治27年）6月15日





にホノルルに入港した26回船三池丸を最後に終了し、これに代わって、移民会社の取扱いによる渡航が始まった。これ以後、1900年(明治33年)までの6年間で、ハワイ移民史では「私約移民時代」と呼んでいる。時期的には短い、この間、官約移民時代9年間の渡航者をはるかに上回る約4万6,000人が新天地を目指した。

日本で最初の民間移民会社は、1891年(明治24年)に誕生した日本吉佐移民合資会社とされている。この会社は、日本郵船の副社長(当時)吉川泰二郎と秀英舎社長佐久間貞一によって創立されたもので(社名は両者の名にちなむ)、これをきっかけに、移民会社を設立する者や、個人で移民を斡旋する者が続出した。その背景には北米、豪州方面への出稼ぎ渡航の好況があった。

ハワイの日本人も、農場生活が軌道に乗り、内地送金額が年々増大。1894年(明治27年)には、その総額が年間53万ドル(約95万円に相当)に達している。同年の日系人の人口は21,000人だから、この送金額は、ハワイの日本人1人につき45円に相当する。当時の銀行員の初任給が35円前後であったことを考えると、これは相当な金額といえよう。こうした状況から、渡航希望者は増加の一途をたどり、政府の関係事務も激増した。一方、好況に目をつけた移民会社筋は、ハワイへの移民事業を政府の手から民間に移すよう活発に運動した。

このため日本政府は、1894年(明治27年)4月に「移民保護規則」を公布し(1896年4月に「移民保護法」として修正公布)、この規則の枠内で、移民業務を民間に委ねることに踏み切った。かくして「日本ハワイ渡航条約」による官約移民は、両国の合意により、同年6月をもって廃止されたのである。

私約移民方式によるハワイへの移民船第1船は、移民取扱人小倉幸のチャーター船愛國丸である。同船は150人の渡航者を船上に、官約移民の最終船三池丸入港2週間後の6月29日にホノルルに到着している。

「移民保護規則」はその第1条で、“本令において移民と称するは、労働を目的として外国に渡航するものをいい、移民取扱人と称するは移民を募集し又は移民の渡航を周旋するをもって営業となす者をいう”と、移民と移民会社を定義したうえで、“移民取扱人は移民の渡航を周旋するに当たり、移民との間に書面契約をなすべし”(第8条)、

第1表 主要移民会社と取扱いハワイ渡航者数(1894~1908年)

会社名	本社所在地	設立年	取扱い回数	取扱い渡航者数
海外渡航合資会社	広島	1896	61	10,731
森岡 真	東京	1896	51	8,148
熊本移民合資会社	熊本	1896	46	7,738
日本移民会社	神戸	1896	21	5,800
東京移民合資会社	横浜	1898	14	3,382
小倉 幸	大阪	1894	4	2,500
神戸渡航合資会社	神戸	1894	11	900

注)「ハワイ日本人移民史」(同史刊行委員会編、1964年、布哇日系人連合協会刊)をもとに作成。

と規定していた。

この規則によった契約書の具体例が、前回引用した「山口県大島郡ハワイ移民史」に紹介されている。1899年(明治32年)に大島郡の渡航者が東京の移民取扱人森岡真と契約したときのもので、①ハワイまでの渡航費は移民取扱人が負担し、帰国費は自弁とすること、②渡航周旋料は1人20円とすること、などが盛り込まれている。

また同書は、渡航者がハワイ到着後、砂糖キビ農場の雇主および移民会社と取交わした契約書の書式(日本移民会社のもの)も載せている。その骨子は次のとおりで、官約移民の約定書と条件はほぼ同じである。

- ①契約期間は3年間とする。
- ②労賃は月15ドル、その妻は10ドルとする(私約移民時代の初期は月12.5ドル、妻10ドルであった)。
- ③1ヵ月26日就労とする。労働時間は耕地では1日10時間、屋内では12時間とする。
- ④雇主は上記の月給から2ドル50セントを天引きし、移民会社に渡す。移民会社はこれを銀行に預金し、帰国の船賃に当てる。

こうして、民間の手に移ったハワイへの移民事業は、先行農民たちの健闘と好成績に刺激されてますます盛んになった。移民会社も数多く誕生し、この時期から、次



官約移民時代に撮影された砂糖キビ農場の日本人女性労働者。



の自由渡航時代にかけての10年間に、農民を主体とする日本人約8万人が、移民会社の周旋によりハワイへ渡っている。これら移民会社のうち、主な会社名とその取扱移民数は、第1表のとおりである。

こうした移民会社は、前述の渡航周旋料のほか、農地主や船会社などからコミッションをとり、莫大な利益を得ていた。そして移民会社の経営陣には、政界人も多く参画しており、会社の収益の一部は政治資金として流用されていたようだ。移民会社はまた、森岡商会を中心に共同出資して、京浜銀行（本社東京）を設立。移民たちの日本送金や、帰国旅費の積立貯金などを取り扱ったが、その露骨な営利主義は、次第にハワイの日系人社会から非難を受けるようになった。

## 日本人移民上陸拒否事件

私約移民がスタートした2年後の1896年（明治29年）、日本の移民史に残る大事件がホノルルで発生した。

この年の10月中旬、日本移民会社のチャーター船東洋丸が、契約移民645人、自由移民53人を乗せてホノルルに入港したところ、自由移民の携帯金50ドル（後述）の性質が不当であり、契約書も不備であるとして、税関が

上陸を拒否したのである。そこで彼らは、税関の命令執行取消の訴訟をハワイ大審院に提起し、裁判の結果、やっと上陸が認められた。

これに続いて、同様の不祥事が3件起きた。

1. 1897年（明治30年）年2月27日、日本人670人を乗せた神州丸が到着したが、契約渡航者122人を除く全員が、携帯金が不当であるという理由で入国を拒否され、同船は彼らを船上に帰国した。

2. 同年3月30日、佐倉丸が316人を乗せて入港したが、そのうちの163人が、同じ理由で上陸できなかった。

3. その数日後、670余人を乗せて到着した畿内丸が、同様の扱いを受けた。

こうした事件が発生した背景には、親日的で、日本人を良心的に保護管理してきたハワイ王国の消滅がある。1893年（明治26年）1月、ハワイ王国は、米国との合併を企画する一派の革命によって崩壊し、「アロハ・オエ」の作詞者として知られるリリウオカラニ女王（Queen Liliuokalani。カラカウア王の妹）は退位、ハワイ共和国（当初は仮政府）が樹立された。次いで翌年、前述のように「日本ハワイ渡航条約」が廃止されると、共和国政府は、渡航条約に定められていた日本人の権利を守る条件を無効とした。米国への傾倒が濃厚な新政府は、米国

本土で高まりつつあった東洋人移民排斥の動向に反応し、続々とハワイにやって来る日本人を制限する政策をとったのである。

その政策の一つが、1894年（明治27年）3月1日に公布された「外国人上陸条例」である。新政府はこれの中で、“自由移民は、労働契約書と50ドル以上の携帯金を要する”と規定した。その結果、事件が発生したわけだが、一方の日本の移民会社側も、営利のため、強引に移民を送り込む傾向があった。たとえば、所持金のない渡航者には、「見せ金」のような抜け道を講じたりしたため、このようなトラブルが起きたのである。

日本政府は、共和国政府に抗議する一方、参事官秋山雅之助を乗せた巡洋艦浪速をハワイへ派遣して交渉に当たさせたが、解決には至らなかった。最終的には、米国のハワイ併合直前の1898年（明治31年）7月、共和国政府が、米国の指示により、事件に関わった移民会社などに75,000ドルを支払うことで決着したのである。

この年の8月12日、米国はハワイを併合。ハワイ政府に星条旗が掲揚された。次いで、1900年（明治33年）の属領制実施により、ハワイにも本土の法律が準用されることになっ

第2表 日本政府ハワイ渡航旅券発給統計

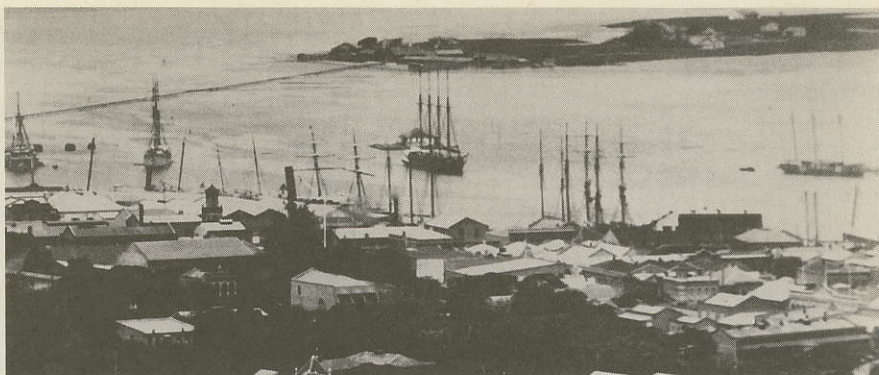
年 度	男	女	計	備 考
1885(明治 18)	1,705	154	1,859	官約移民開始
1886( // 19)	722	249	971	
1887( // 20)	1,598	295	1,893	
1888( // 21)	2,708	600	3,308	
1889( // 22)	3,482	762	4,244	
1890( // 23)	3,544	996	4,540	私約移民開始
1891( // 24)	5,638	1,533	7,171	
1892( // 25)	1,941	471	2,412	
1893( // 26)	3,484	921	4,405	
1894( // 27)	3,269	727	3,996	
1895( // 28)	1,989	456	2,445	日本郵船シアトル航路開設
1896( // 29)	6,789	1,699	8,488	
1897( // 30)	4,794	1,119	5,913	
1898( // 31)	10,668	2,284	12,952	東洋汽船太平洋航路開設
1899( // 32)	21,747	5,408	27,155	
1900( // 33)	4,262	498	4,760	自由渡航開始
1901( // 34)	2,591	391	2,982	
1902( // 35)	10,578	879	11,457	日露戦争勃発
1903( // 36)	85	1	86	
1904( // 37)	11,744	877	12,621	日露戦争終結
1905( // 38)	6,326	820	7,146	
1906( // 39)	28,411	1,982	30,393	東洋汽船の天洋丸就航
1907( // 40)	10,973	4,784	15,757	
1908( // 41)	1,915	1,706	3,621	
合 計	150,963	29,612	180,575	

注) 「ハワイ日本人移民史」(同史料刊行委員会編、1964年、布哇日系人連合協会刊)をもとに作成。出典の関係で、本文中の数字や前回の官約移民渡航者数と、若干相違がある。





1890年代のホノルル港。移民収容所の島とチャイナ・ブリッジが見える。汽船の着岸している場所が今のアロハ・タワーのあるあたりのようだ。



たが、米国ではすでに1885年（明治18年）以降、外国人の契約労働を法律で禁止していたため、私約移民は必然的に廃止されるに至った。

かくして、官約移民から通算すると15年間にわたる契約渡航の時代はここに終止符が打たれ、これ以後、自由渡航の時代に移行するのである。

自由渡航時代は、日米紳士協約で移民の規制が始まる1908年（明治41年）まで継続し、8年間に6万8,000人がハワイへ渡っている。特に、日露戦争後の2年間の渡航者数は、実に4万6,000人に達した（第2表参照）。

この時期になると、日本人はハワイ社会にしっかりと根を下ろし、農業以外の分野にも積極的に進出するようになった。見方をかえれば、こうした日本人を制限しようとする一連の動きは、日系人パワーに警戒感を抱いた白人たちのエゴイズムが原動力になっていたともいえる。日系人パワーを、輸出パワーといい換えると、なにやら、最近の日米間の経済摩擦の問題にも相通じるではないか。

## 移民会社がチャーターした船ぶね

官約移民時代から自由渡航時代までの24年間に、ハワイへ渡った日本人は約18万人を数える。この数字は、戦前の25年間に、大阪商船の南米航路客船隊が運んだ移民数約14万人をはるかに越えている。これだけの旅客需要があれば、定期航路開設が計画されるのは当然である。

東洋丸上陸拒否事件の2カ月前にあたる1896年（明治29年）8月1日、日本郵船は、三池丸ほかを投入して極東～シアトル航路（ホノルル経由）をスタートさせたが、旅客需要については、この移民ボリュームを十分に計算していたと考えられる。また同じ年、浅野総一郎は東洋汽船を設立し、同じような企画で、英

米船会社の牙城だった極東～米国西岸航路に進出している（開業は2年後）。

この2本の太平洋航路客船については、次回の北米移民の章で紹介することとし、ここでは、私約移民時代初期のチャーター船について紹介しておこう。いずれも、外国から買った老朽船である。

### ●愛國丸

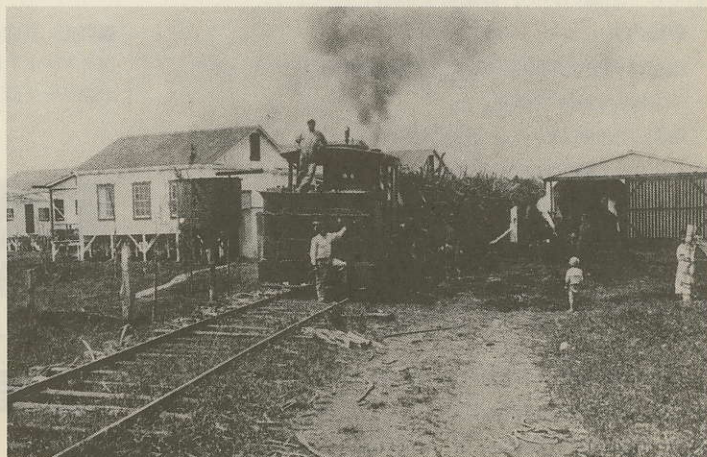
前述のように、私約移民方式による第1船。船主は大阪の大家七平。前身はドイツ船リディア Lydia で、1892年（明治25年）に日本に身売りした中古船である。

鉄製、1,721総トン、垂線間長79.8メートル、幅9.5メートル、満載吃水5.8メートル、主機コンパウンド1基、出力154公称馬力、1879年（明治12年）英国ドーバー社建造。日露戦争の前年に大阪商船に売却され、第3回旅順口閉塞の際、戦没した。

以下は、上陸拒否事件の関連船である。

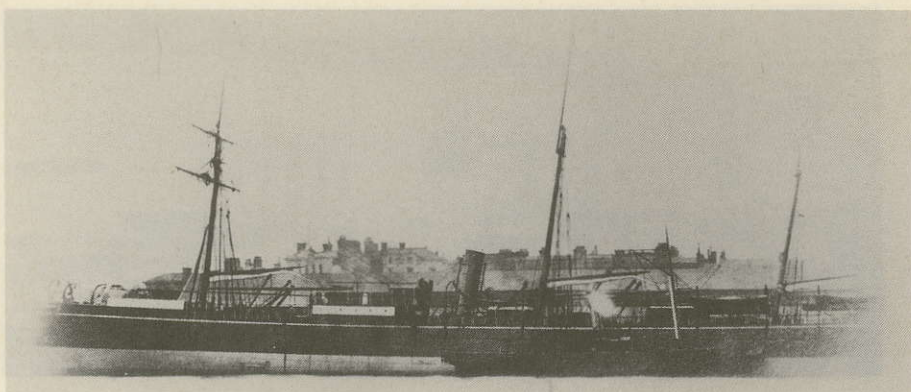
### ●東洋丸

本船は、元P&O客船ザンベジ Zambesi である。1888年（明治21年）に、神戸在住の米国人フランク・アプトン（Frank N. Upton）に売却（上海船籍）。次いで1893



砂糖キビの運搬風景。1890年代の撮影と思われる。





ハワイ私約移民船  
としてチャーター  
された東洋丸の前  
身ザンベジ Zam-  
besi。

年（明治26年）、上海のニュー・オリエンタル銀行を経て神戸の浜中八三郎の手に渡り、東洋丸となったもの。アプトンなる人物は、1891年（明治24年）4月、ザンベジ時代の同船に鉄道建設労務者15人を乗せ、神戸からポートランドへ送り込んでいる。

鉄製、2,497総トン、垂線間長99.4メートル、幅10.7メートル、主機コンパウンド1基、出力216公称馬力、1873年1月（明治6年）英国パークレー・カール社建造。1911年（明治44年）に解体されている。

#### ● 神州丸

元P&O社のインド航路客船グワリオル Gwalior。ボロ船ぞろいのこの一群の中では、素性のよい方だ。1894年（明治27年）に、神戸の岸本五兵衛が購入。

鉄製、2,839総トン、垂線間長104.8メートル、幅11.5メートル、満載吃水6.5メートル、主機コンパウンド1基、出力327公称馬力、速力12ノット、1873年（明治6年）英国W. デニー社建造。日露戦争中に座礁沈没。

#### ● 佐倉丸

日本郵船の船。前身は英国船で、日清戦争のときに日本船となった。1899年（明治32年）のペルー移民の第1船として名高いので、詳細はその項で述べよう。

#### ● 畿内丸

船主は神戸の増田又一郎。前身は英国船リヴァースデール Riversdale である。

鉄製、2,096総トン、垂線間長86.6メートル、幅10.8メートル、満載吃水6.8メートル、主機コンパウンド1基、出力164公称馬力、1878年（明治11年）英国J. レーイング社建造。

これらハワイ移民に従事した船ぶねの客室は、一体どのようなであったか。ここでその内装についても触れておこう。

これを知る史料は、今のところ見当たらないが、その様子は、正岡子規が書き残した「従軍紀事」に出てくる文章である程度は想像がつく。日清戦争のとき従軍記者を志願した子規は、海城丸（3,231総トン、1873年建造、

元P&O客船アッサム Assam）という船で宇品から大連に赴くが、これを読むと、同船の下級客室が、二段棚の大部屋であったことが分かる。

“余は昨年四月十日近衛師団司令部と共に海城丸に乗り込み宇品を出発したり。部屋は下等室の棚の上にて兵卒と同じさまにもてなされぬ。余ら新聞記者画師神官僧侶通訳官は一団となりて棚の中部を占め……。”

要するに、今の離島航路客船の大部屋に、棚状の座敷が付いたものと思えばよい。居住性は劣悪だが、キャパシティは離島航路式の2倍になるわけであり、大勢の人間を運ぶには非常に効率的だ。海城丸は、日本郵船の船で、前出の神州丸とは同型船であったから、内装もよく似ていたと思われる。

子規はさらに、帰国の際の佐渡國丸（1,246総トン、1872年建造、元ドイツ船アシントン Ashington）でも、やはり棚状座敷の大部屋に入れられたと、随筆「病」に書いているが、耐えがたいほど陰気で窮屈なさまを、独特の写実的な筆致で描写している。船旅の苦痛から、子規はこの航海中に発病し、最初の咯血をするのである。そして、7年にわたる闘病ののち、36歳で世を去った。

■訂正：前回の記事で、99頁左段下から10行目の「官約移民がスタート」は、「官約移民募集がスタート」の誤りでした。お詫びして訂正いたします。

#### ▶ 海人社取次図書案内 ◀

★本書は一般書店では取り扱っていません。ご希望の方は弊社まで直接お申し込み下さい。

二口 一雄著

### 豪華客船のドラと共に

頒布価格1009円＋310円