

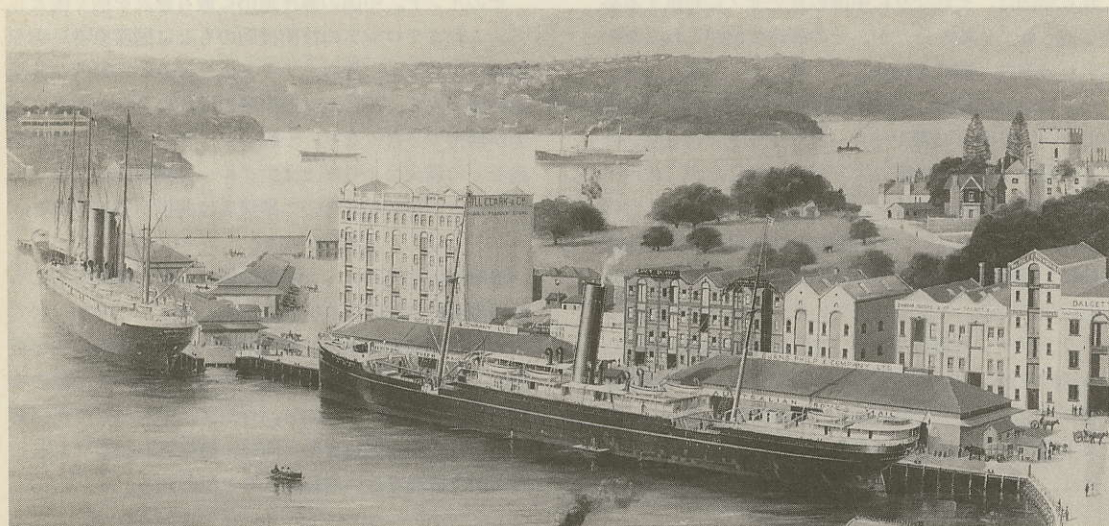
日本移民船始末記

A HISTORY OF JAPANESE EMIGRATION SHIPS ④

by Michio Yamada

第4回 明治の豪州移民

山田 廸生 (日本海事史学会理事)



明治30年代当時のシドニー港を描いた油彩画。画面中央は日本郵船の春日丸級3隻の3番船八幡丸。(日本郵船所蔵)

木曜島の採貝に始まる豪州渡航

司馬遼太郎氏の作品に「木曜島の夜会」という短編がある。豪州東北端のトレス海峡の小島、木曜島(Thursday Island)で採貝作業に従事した明治期の紀州人ダイバーたちをテーマにしたものである。採貝とは、海底に潜って天然の真珠貝やボタンの材料になる貝殻を採取する仕事のことだ。破格の高給が約束されたが、作業は危険を伴う厳しいものだった。

実は、日本人の豪州出稼ぎの先駆けは、このダイバーたちなのである。豪州移民というと「白豪主義」が想起されるが、木曜島への出稼ぎは、「白豪主義」が法制化される1901年(明治34年)以前のことであった。

このユニークな出稼ぎ渡航は、1883年(明治16年)10月に英国領事の紹介で横浜から渡豪した増田三次郎の一行37人が、まとまったものでは最初である。その後、1886年(明治19年)と1888年(明治21年)にも、外国人の斡旋による契約労働者が出かけているという。

一方、豪州本土への渡航は、1888年に北西部のクインズランドの砂糖キビ農場に契約移民として送り出された日本人100名が、その嚆矢とされている。

彼らはどんな船で行ったのだろうか。

日本郵船の創立(1885年)以後は、同社の船を利用したのであろう。「日本郵船七十年史」(1956年刊)によると、創業後間もなく、試航ルートとして日本～シンガポール～ジャワ諸島～豪州線と日本～ニューカレドニア～豪州線が設けられており、三池丸、廣島丸(2代)、山城丸、近江丸などが臨時就航している。1891年(明治24年)12月に練習艦比叡がシドニーに寄港した折、便乗者の富山駒吉は、入港中の三池丸を訪れたことを日記「航南日誌」に書いている。同艦には思想家三宅雪嶺も便乗していたほか、広瀬武夫も乗り組んでいた。

1892年(明治25年)に吉佐移民会社が豪州渡航の斡旋を始めると、これをきっかけに豪州本土への出稼ぎ者が増加した。同社はこの年の11月、50人の農民をクインズランドに輸送したのを皮切りに、翌年は520人、翌々年には425人をこの地方の砂糖キビ農場に送り込んだ。これと前後して海外渡航会社、横浜移民会社など各社も豪州移住の斡旋業務を開始し、少数ではあるが、木曜島へのダイバーも取り扱った。これらのほか、移民会社によらない自由渡航者も相当数が渡豪し、1897年(明治30年)には在豪日本人数が2,000人を超えた。彼らの活動舞台は、クインズランドの砂糖キビ農場と、木曜島の中



心とする採貝水域であった。

彼らの労賃はどの程度だったか。クインズランドの砂糖キビ農場に送られた前述の50人の場合、3カ年契約、1日10時間労働で、月給は1ポンド10シリングであった。日銀の資料によると、邦貨約10円に相当する。

一方、同時期のハワイの砂糖キビ農場では、同条件で月給は12.5ドル、邦貨で約18円であり、豪州よりも高サラーであるが、このうち15パーセントが帰国旅費として天引きされた。これに対して豪州の方は、往復旅費、衣食住経費、医療費がすべて雇主の負担という丸抱え契約になっていたから、額面だけで単純に比較することはできない。

また、特殊な技量を要する採貝作業の場合は、基本給として2ポンド程度は約束されたようだ。

郵船のダミー 日本吉佐移民合資会社

吉佐移民会社、正しくは日本吉佐移民合資会社は、1891年に日本郵船の副社長だった吉川泰二郎（のちの2代社長）が、政府筋の了解のもとに、秀英舎（印刷会社）代表の佐久間貞一と共同で設立したわが国最初の移民会社である。半官半民の船会社日本郵船が人間を商品とする移民事業を直接行なうと、いろいろ差し障りがあるので、別会社のかたちをとってはいたが、事務所は郵船の社内に置かれており、実質的には同社の移民事業部とでもいうべきものであった。

この吉佐移民会社が初めて幹旋したのが、1892年1月に広島丸で出発したニューカレドニアの鉱山労務者600人である。豪州西方に位置するフランス領のニューカレドニアは、鉱物資源に恵まれた島で、とくにニッケルとクロムの産地として名高い。

5カ年契約でパリのニッケル会社に雇われ、採掘に従事した彼らの契約条件は、①往復渡航費はニッケル会社の負担、②月給は40フラン（邦貨約10円）、③1日10時間労働で就労日数は1カ月26日、というもので、契約期間が2年長いことを除けば、クインズランドの砂糖キビ農場の条件とほぼ同じである。ところが、ニューカレドニアの方は、島の鉱山労務者のほとんどがフランス本国から送られてきた囚人であり、メンタルな労働環境としては、渡航者たちの想像を超えるものであった。

就労して1週間後に、渡航者たちは契約済みであるにもかかわらず、

労働時間が囚人（8時間労働）よりも多いこと、労賃が現地人（70フラン前後）よりも安いことに腹を立て、隊を組んで暴動を起している。会社側は憲兵隊の出動を要請してこれを鎮圧。



吉川泰二郎。

吉佐移民会社も狼狽し、前後処置に腐心したという。

ニューカレドニアへの渡航は、このとき以後9年近く途絶えるが、それは日本の外務省が同島への出稼ぎを認めなかったことによる。理由の一つはこの暴動騒ぎ。もう一つは、契約条件が人種によって決定され、日本人が他のアジア人と同じレベルで処遇されたからだ。「脱亜入欧」のこの時代にあって、明治の日本人は、自分たちが中国人苦力並みに見られていることにに対し、たまらない屈辱を感じたのである。

ニューカレドニア渡航に使われた広島丸という船は2代目の広島丸（初代は木造外輪汽船）で、この船はシアトル航路の第1船となった三池丸と同じく、日本郵船が創立後英国に発注した新造船8隻のうちの一隻である。建造所も三池丸と同じ英国サンダーランドのR.トンブソン&サンズ社。横浜に回航されたのは1891年4月だったから、ニューカレドニアへ就航したときは、まだ出来立ての新造船であった。

ちなみに、広島丸は1893年（明治26年）11月に開設



1892年1月に広島丸でニューカレドニアに渡航した日本人移民の記念写真。ヌーメア入港後、船上で撮影されたもの。



明治初年のシドニー港。遠方にP&O社の航洋汽船が3隻見える。手前は今のサーキュラー波止場あたりであろうか。

されたわが国初の遠洋定期航路、ボンベイ航路の第1船として海運史の上で有名な船であり、また、郵船が日本人船長を乗船させた外航船第1号でもある。明治期の海運界では、操船に習熟した船員の養成が船腹の急増に追いつかず、外航船の場合は外国人船長が多かった。こうした状況下で郵船は、1896年(明治29年)12月、ボンベイ航路の広島丸の乗組員を、嶋津五三郎船長以下全員日本人とすることに決めたのである。郵船の決断は当時の日本人船員を奮起させた。そして翌年秋以降、この航路の乗組員はすべて日本人に切り替えられた。ニューカレドニア渡航の数年後の話である。

さて、ニューカレドニア渡航者の暴動騒ぎというトラブルがあったとはいえ、豪州航路の開航プランと将来性について、郵船は肯定的であった。同社の調査でも、①往航は出稼ぎ渡航者と生糸、雑貨の需要がある、②復航は羊毛や皮革などの輸入が見込める、③豪州から日本への観光客も漸増の傾向にある、ということであり、定期航路開設が早くから検討されていたが、日清戦争後に至

ってこれが実現する運びとなった。

航路開設を推進した背景としてはこのほかに、郵船のダミーである吉佐移民会社の活動があったことはいうまでもない。1895年(明治28年)には郵船自身も出資し、有力社員を吉佐移民会社に送り込んで、同社を東洋移民合資会社として改名改組、移民事業の強化に着手している。この事実からしても、郵船が豪州航路を軸とする移民輸送をかなり重視していたことが分かる。

なお、ニューカレドニアへの移住は1900年(明治33年)に再開

され、明治末年までに約3,000人が渡航している。東洋移民合資会社の取扱いなので、郵船の豪州航路の定期船が立ち寄ったのであろう。

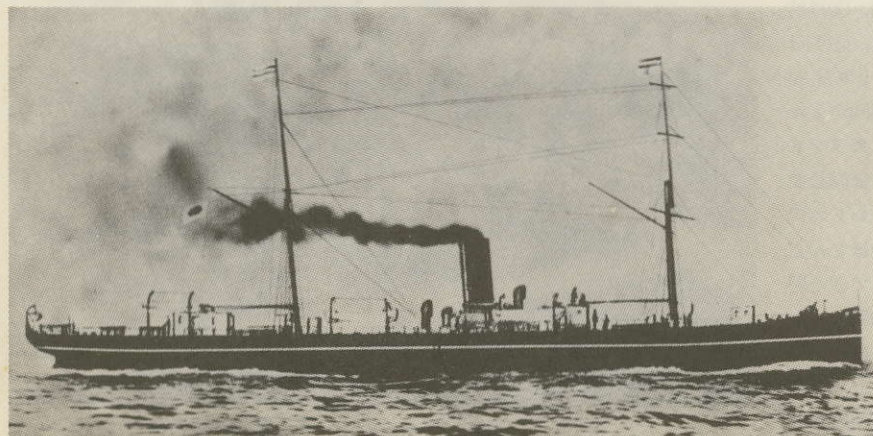
郵船による豪州定期航路の開設

一方、政府も豪州航路開設の必要性を認め、1896年に、この航路をボンベイ航路および北前船主出身の大家七平の北方2航路とともに特定助成航路に指定し、年額34万8,000円以内の補助金を交付することを決めた。

指定期間は4年半。2,500総トン、航海速力12ノット以上の船3隻で横浜～アデレード間を結び、月1便のサービスを行なうという条件である。ただし、使用船は1898年(明治31年)6月までは2,100総トン、航海速力11ノット以上でもよいとされ、終着港も、開業後は集荷事情などのためメルボルンに変更となった。また、指定期間もその後さらに5年間延長された。

かくして1896年10月、欧州、シアトル航路に続いて豪州航路が営業を開始。

同月3日、第1船山城丸が横浜を出航し、第2船近江丸、第3船東京丸(2代)もこれに続いた。寄港地は神戸、門司、長崎、香港、木曜島、タウンズヴィ、ブリスベン、シドニーで、1899年(明治32年)からマニラが追加された。ニューカレドニアが抜けているのは、前述の事情による。



山城丸。日本郵船の豪州航路第1船。姉妹船近江丸とともにハワイ官約移民で活躍した。

この年の旅行案内書によると、横浜～シドニー間の航海日数は平均 36 日、運賃は一等 37 ポンド、二等 26 ポンド。三等は食事によって差があり、洋食が 13 ポンド、和食は 9 ポンドとなっている。三等 9 ポンドは、この時期のレートだと邦貨約 90 円に相当する。

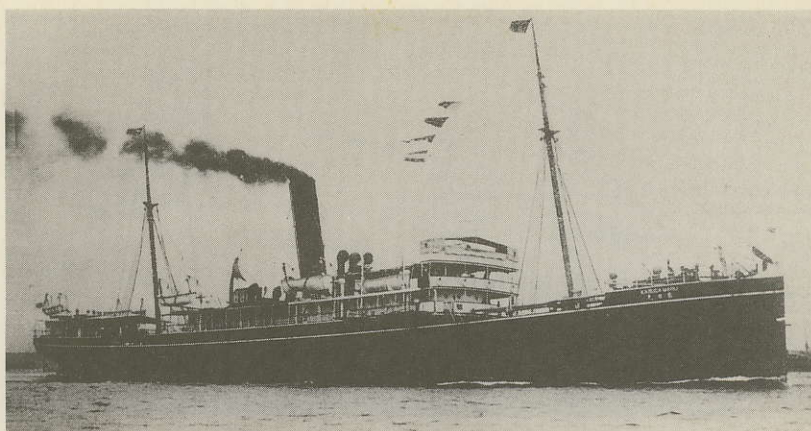
山城丸と近江丸は、ハワイ官約移民で活躍したお馴染みの姉妹船。東京丸は三菱会社からの継承船であり、いずれも船型が小さく、速力が遅い

のが欠点だった。就航船が弱体であることを懸念した郵船は、開業直後の取締役会で、3,500 総トン、航海速力 13 ノットの最新鋭貨客船 3 隻の建造を決め、翌 1897 年 4 月、英国の造船所 R.ネピア&サンズ社に発注した。船価は 1 隻 78,000 ポンド(邦貨約 73 万円)、引渡しは 1 年以内という工事期間の短い契約内容となっていた。

ネピア社は、造船業の盛んなグラスゴウのクライド河畔にあり、鉄製汽船時代の英国造船業をリードした老舗造船所である。英国キューナード社のブルー・リボン記録保持船パーシャ Persia (3,700 総トン、1856 年竣工、キューナード初の鉄製外輪船)、同じくスコシャ Scotia (3,871 総トン、1862 年竣工、同社最後の外輪船)といった有名な船がここで誕生しているが、鋼製汽船が時代の主流になってからは、J&G トムソン社(のちのジョン・ブラウン社)など後発の造船所にリーダーの地位を奪われた。皇室ヨットの機能を持っていた明治初期の灯台視察船明治丸(1,027 総トン、1874 年竣工)も、このネピア社が建造した船である。

こうして、豪州航路専用に設計された貨客船 3 隻、すなわち春日丸、二見丸、八幡丸が、1898 年 11 月以降、順次デビューした。郵船が欧州、シアトル、豪州の三大航路を開設するに当たって、貨客船 18 隻を内外の造船所に発注したことは前にも触れたが、欧州航路の神奈川丸級、北米航路の加賀丸級が貨主客従の貨客船だったのに対し、この春日丸級は小型船の割には船客定員が多く、客船色の濃い船であった。逆に船価の面では、6,000 総トンの神奈川丸の 77 万円と大差がなく、郵船にとっては高価な船だったわけだ。

1901 年(明治 34 年)に、神田の東陽堂から郵船の編集協力による日本で最初の本格的な客船ガイドブック「郵船図絵」が、「風俗画報」の臨時増刊号として刊行されている。この本の中で、郵船が看板客船として大々的に宣伝しているのが春日丸級である。郵船はこのクラスの旅



春日丸。日本郵船が豪州航路用として英国に発注建造した貨客船 3 隻の第 1 船。

客部門に大きな期待をかけていた。下掲の「開業初期(1900～01 年度)の豪州航路収支」を見ると、旅客収入がかなりなものであったことが分かる。

明治期の優秀客船 熊野丸と日光丸

日本では明治以来、3 隻 1 セットの姉妹船は、1 隻が夭折するというジンクスがあるが、1900 年 8 月に二見丸がフィリピンで座礁、全損となった。そこで郵船は、代替船として春日丸級より一回り大きい 5,000 総トン型の熊野丸を、グラスゴウのフェアフィールド造船所に発注し、熊野丸が就航するまで、信濃丸、ろせつ丸を臨時配船した。信濃丸は欧州航路の予備船。ろせつ丸は元 P&O 社の客船ロセッタ Rosetta で、P&O が英国の名門造船所ハーランド&ウルフ社に発注した第 1 船として英国では知られている。

その後、春日丸級のうちの 1 隻を上海航路に回す必要が生じたため、その代替船として熊野丸と同規模の新鋭船を三菱長崎造船所に発注した。日露戦争の直前に完成したこの船が、日光丸である。

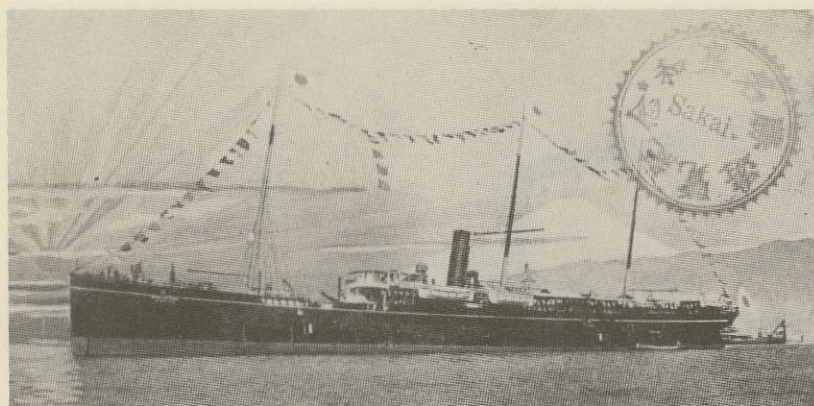
熊野丸と日光丸は、東洋汽船の天洋丸級とともに、明治期を代表するデラックス仕様の客船であった。

建造費は、1901 年竣工の熊野丸が 140 万円、1903 年(明治 36 年)の日光丸が 134 万円。ほぼ同時期に誕生したシアトル航路の安藝丸(6,444 総トン、1903 年竣工)の船価が 116 万円、欧州航路予備船の信濃丸(6,388 総トン、1900 年竣工)が 96 万円、少し前になる

開業初期(1900～01 年度)の豪州航路収支(単位: 千円)

年度	貨物収入	旅客収入	補助金	収入計	支出計
1900 年	573	335	520	1,428	838
1901 年	600	362	516	1,478	978

注)「日本郵船百年史」(1988 年刊)による。



ろせつ丸。二見丸喪失後、熊野丸が完成するまでの間信濃丸とともに豪州航路に臨時就航した。写真は尾城汽船当時の船影。

が、東洋汽船の太平洋航路客船日本丸（6,048 総トン、1898 年竣工）が 98 万円であったことを思うと、郵船としては、相当気張って造った船だったといえる。日本の客船史は、遠洋航路客船という、北米・南米航路と欧州航路に偏って記述するきらいがあるが、明治期については、豪州航路の客船にもっと目を向ける必要がある。

熊野丸と日光丸の船内には、画期的な設備が付いていた。それは、サーモタンク式の冷暖房装置である。豪州航路客船が熱帯海域を通過するため配慮されたものであるが、効果のほうは期待したほどではなかったらしい。とはいえ、旅行案内書には、「熊野丸日光丸の如きは、寒暖器の設置等ありて、南天萬里熱帯圏内を通過する際と雖ども、船中自ら涼風颯々として、痛く暑熱に煩悶する処なし」とあり、冷房がセールス・ポイントとなっていた。サーモタンク式というのは、単に室内の空気を暖めるのではなく、電動送風機で温度と湿度を調節した空気を客室に送り込む方式である。暖房の熱交換には蒸気、冷房には冷蔵庫用の冷液を用いた。ともかく、客船の船内に冷房が付いたのは、日本で初めてのことだった。

日光丸についてはこの冷暖房装置のほか、国産の 1 軸船としては当時最大出力 (6,694 馬力)、最高速力 (17.8 ノット) の快速船であったこと、一等公室のインテリアに日本の伝統的な工芸技術を採用したことなどが目立った特徴である。ラウンジ壁面に「嵐山三船祭」と題する 3 枚一組の綴錦のタピストリーが掛けられていた。これは京都の川島甚兵衛が制作したもので、造船所に納入しなかった作品が、

現在も川島織物文化館の収蔵庫に残されているという。

日光丸の船客定員は一等 90 人、二等 24 人、三等 158 人。キャビン・プランを見ると、客室エリアの大半は、二等のスペースに当てられており、上級の旅客設備に主眼を置いた客船であった。では、移民船としての機能はどうであったか。日光丸の三等スペースは、船首寄りの主甲板 1 番船倉と、船尾楼にある特別三等室 4 室（定員不明）だけである。1 番船倉の客室は貨物倉と兼用となっており、移住者用の旅客設備としては貧弱で、キャパシティも小さい。ベッドは、後年の南米移民船のように、組み立て式の二段ベッドを用いたのであろう。

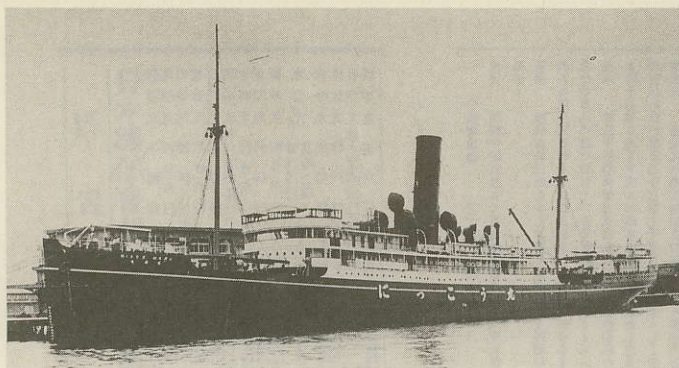
相当数の出稼ぎ渡航者を見込んでスタートした豪州航路客船が、なぜ、このような脱移民の船になったのであろうか。ここで思い当たるのは、例の「白豪主義」が豪州航路客船に与えた影響についてである。

「白豪主義」と豪州航路定期客船

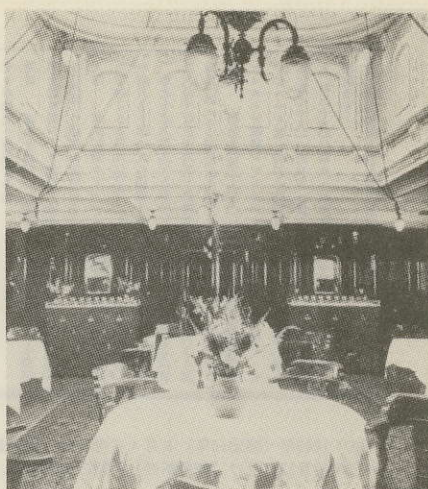
「白豪主義」(White Australianism) は、1901 年の豪

日本郵船の豪州航路客船(明治時代)

船名	総トン数	垂線間長×幅(m)	主機	速力(kt)	船客定員	建造所
山城丸	2,527	92.0×11.5	二連成 1 基	12.0	—	Armstrong, Mitchell (英ニューカッスル)
近江丸	2,473	91.9×11.2	//	12.0	—	Armstrong, Mitchell (英ニューカッスル)
東京丸(2代)	2,194	87.0×10.3	//	11.0	—	Napier, Shanks & Bell (英グラスゴー)
三池丸	3,312	99.2×12.8	三連成 1 基	12.7	一等10, その他	Robert Thompson & Sons (英サンダーランド)
廣島丸(2代)	3,282	99.1×12.0	//	10.0	—	Robert Thompson & Sons (英サンダーランド)
春日丸	3,797	115.8×13.1	//	16.9	一等60, 二等38, 三等202	R. Napier & Sons (英グラスゴー)
二見丸	3,841	115.8×13.1	//	16.0	//	R. Napier & Sons (英グラスゴー)
八幡丸	3,818	115.8×13.1	//	16.9	//	R. Napier & Sons (英グラスゴー)
ろせつ丸	3,875	116.4×11.9	二連成 1 基	14.0	—	Harland & Wolff (英ベルファスト)
信濃丸	6,387	135.6×15.0	三連成 2 基	15.4	一等26, 二等20, 三等192	D. W. Henderson (英グラスゴー)
熊野丸	5,076	124.4×14.4	三連成 1 基	16.7	一等73, 二等24, 三等128	Fairfield (英グラスゴー)
日光丸	5,539	128.0×15.2	//	17.8	一等90, 二等24, 三等158	三菱長崎造船所



〈上〉日光丸。英国製の熊野丸を参考に、三菱長崎造船所が建造した豪州航路用高速貨客船。〈右〉日光丸の一等食堂。上部1層が吹き抜けになっており、天井にスカイライトがある。当初は長方形の食卓が置かれていた。



州連邦成立の際に国是として確立された。その基本理念は、有色人種の定住を排斥し、白人だけの理想郷をこの地に築こうというもので、この精神にそった移住制限法が、同年の暮れに連邦議会で可決した。排斥の対象となったのは主にアジア人であり、入国規制の方法として、語学試験が入国審査に採用された。

アジア人排斥の動向はすでに、1890年代の後半から底流としてあり、1896年(明治29年)には三つの州で、白人外労働者拒絶法案が議会上に上程されていた。こうした流れを踏まえて日本政府は、1897年の夏から、木曜島とクインズランドへの渡航の自主規制を開始している。豪州連邦の成立を目前に、移住制限法の提出をなんとか牽制しようとして行なったのであろう。しかしながら、大勢は如何ともしがたく、これ以後、木曜島のダイバーを除き、日本人の渡豪の道は閉ざされた。

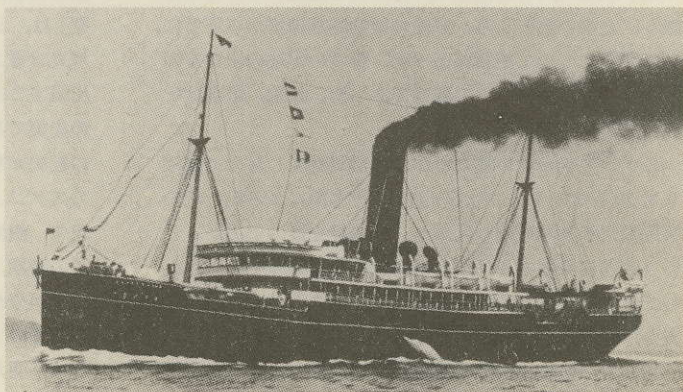
郵船が春日丸級を英国に発注したのは、日本政府が豪州渡航の自主規制を始める直前である。官界と関係の深かった同社は、当然こうした豪州の動きを察知していた

であろう。下掲の「日本郵船の豪州航路客船」にある春日丸級、熊野丸、日光丸の船客定員を比較すると、後続船になるに従って一等が手厚くなり、移民船としての性格が薄れていく様子が読み取れる。

豪州が、国是としての「白豪主義」を廃止したのは、近年の1973年(昭和48年)のことで、結局、「白豪主義」は郵船の豪州航路に致命的な作用を及ぼした。

これ以後、この航路は羊毛など貨物主体の航路に変貌し、大正期からは欧州、北米航路からドロップした貨主客従の中古貨客船が、3隻一組で月1回のサービスを行った。郵船の社史は、大正期の就航船として安藝丸、丹後丸(7,463総トン、1905年竣工)、三島丸(8,500総トン、1908年竣工)、昭和に入ってから、賀茂丸(8,524総トン、1908年竣工)、熱田丸(8,523総トン、1909年竣工)、北野丸(8,512総トン、1909年竣工)の船名を記載している。

ようやく、第2次大戦の戦雲が近づいた1937年(昭和12年)12月、郵船は、11,000総トン、速力20ノットの



熊野丸。建造費140万円という明治期屈指の高船価船。冷房装置を採用した最初の日本船である。

建造年	備 考
1884	鉄製、1910年解体、同型船近江丸
1884	鉄製、1910年解体、同型船山城丸
1885	鉄製、1900年座礁沈没
1888	鉄・鋼製、1921年売却
1891	1916年座礁沈没
1898	同型船二見丸、八幡丸、1935年解体
1898	春日丸級、1900年座礁全損
1898	春日丸級、1934年解体
1880	鉄製、1900年購入、1901年売却
1900	若狭丸級、欧州航路予備船、1923年移籍
1901	1927年衝突沈没
1903	1945年戦没

注) 通信省管船局「日本船名録」などを参考に作成。

日本郵船會社
橫濱出發

[illegible]

○橫濱通信
(三日正午發)

銀貨 同徳今朝五厘にて寄付跡次第ニ高く只今五厘四毛あり

製炭、故用出帆三艘あるが續て來六月五日既船の出帆中、故用代天されど相應し出来せりと相傳へ持合ふる中、月内中の買込代金八百五十六萬千四百四十九兩ありと云ふ生糸、依然不活泊來船出帆前あるも前便役の引込へ傳へ、又四七個へ過ぎず尤も相対壞へ難うなきが如し五月月終の買込代金僅々千二百三十七萬千三百六十兩ありとし云ふ布鞋行、山城へ二十三月明勢五時長濱へ回り暮住松を賣せ、故月順、出帆する由

船客 羅島青森縣令の函館より千田廣島縣令、本郷
軍少佐の神戸より着港し永山少將、寛城大尉、芳賀縣令

長(函館)ハ函館へ向け出發せられたり

香港より長門丸(客七十二人)和歌浦丸(客百二十三人)

の神戸より越中丸の因館より赤龍丸の疾ノ濱より紀伊
（客七十三人荷九千九百廿五圓）の四日市より豆海丸（客

二入荷千二百三十四個）豊積丸（荷三十二個）ハ品川よも

出帆 明治丸(客十六人)の西南燈臺通過、英國火船
矣丸(客八十人荷三千四百五十個)の函館より入港した。

ルマストン號開レゾーパール號及び米國帆船等、

丸(客七十人)の四日市(豆海丸(客十二人)の熱海(静岡

九(客三十人)ハ清水へ兵庫丸(客三十五人)ハ神戸へ向は

出帆せり

.....

（左）1885年（明治18年）6月4日付けの「朝野新聞」。3日正午発の「横浜通信」の中に山城丸のハワイ出航の記事が見える。（右）1885年12月12日付け「朝野新聞」所載の出帆広告。右から3行目に山城丸の記述があり、この時期国内で稼働していたことが分かる。

結局のところ、熊野丸、日光丸以後、豪州航路用の日本の新造客船が、シドニーに姿を見せたことは一度もなかったのである。

* * *

1935年(昭和10年)に郵船が刊行した「五十年史」では、山城丸の航海を12月のこととし、創業後の章に、「官約布哇移民の輸送」なる一節を設けて詳述している。

次に、筆者の6月説である。

郵船の「五十年史」の記述が、何によったものであるかは不明だが、ともかく、日本移民船史の冒頭を飾る山城丸の壮挙が、今後、正しい史実によって語り継がれることを願って、拙稿の出典を紹介した次第である。