

日本移民船始末記

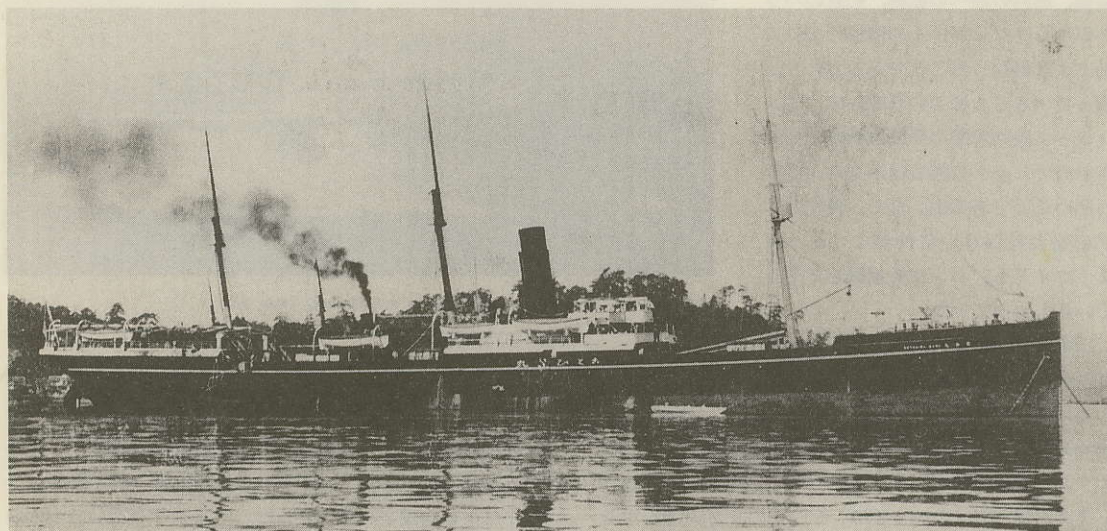
A HISTORY OF JAPANESE EMIGRATION SHIPS ⑤

by Michio Yamada

第5回 明治のメキシコ/ペルー移民

山田 勉生

(日本海事史学会理事)



大陸殖民会社のチャーターでメキシコへ移民を運んだ川崎船舶部の琴平丸。日露戦争で陸軍御用船として稼働中の姿である。(小林 義秀)

榎本植民団のメキシコ移住

中南米を総称して「ラテン・アメリカ」というが、この地域に日本人が初めて入植したのは1893年(明治26年)のことである。この年の夏、ハワイの砂糖キビ農場の日本人132人がグアテマラの農場への転住を決め、サンフランシスコ経由で当地へ向かった。以来、太平洋戦争までの半世紀の間、この地域に移住した日本人はいったいどれくらいの数になるだろう。

外務省に残されている数字は1899年(明治32年)のペルー移民からの統計であるが、それによると戦前ラテン・アメリカに移住した日本人の総数は約24万5,000人で、国別に見るとブラジル188,986人、ペルー33,070人、メキシコ14,486人、アルゼンチン5,398人、その他2,606人とブラジルが圧倒的に多い。

ところがこれを明治期に限ってみると、第1表のように、メキシコ、ペルー、ブラジルの順となる。そして日本人が進出した時期もこれと同じ順で、メキシコ移民がもっとも早かった。

メキシコ移民の嚆矢については、まず榎本武揚のことから語らねばなるまい。

当時、短い間であったが外務大臣の職にあった榎本は移民問題に関心が高く、1891年(明治24年)に外務省に移民課を創設するとともにメキシコに領事館を設置した。わが国はすでにメキシコと通商条約を締結しており、友

第1表 ラテン・アメリカへの日本人渡航者数(1899~1912年)

年度	メキシコ	ペルー	ブラジル	その他
1899(明治32)	1	790	0	0
1900(// 33)	1	0	0	0
1901(// 34)	95	0	0	0
1902(// 35)	83	0	0	0
1903(// 36)	281	1,303	0	126
1904(// 37)	1,261	0	0	0
1905(// 38)	346	0	0	0
1906(// 39)	5,068	1,257	0	0
1907(// 40)	3,822	85	0	5
1908(// 41)	0	2,880	799	0
1909(// 42)	2	1,138	4	1
1910(// 43)	5	483	911	2
1911(// 44)	28	456	0	10
1912(// 45)	16	714	2,859	17
合 計	10,009	9,106	4,573	161

注) 外務省「旅券下付数及び移民統計」などによる。
出典の関係で、本文の記述と数字に差異がある。



好関係にあった。日本最初の移民会社日本吉佐も榎本の斡旋で誕生したといわれている。

翌年外務大臣を辞した榎本は、メキシコに入植地を開拓する目的で日本殖民協会を組織。1895年(明治28年)には墨国移住組合を設立し、共同出資して南部のチアパス州エスクイントラの国有地約16万エーカーを購入した。購入の時点でこの組合は日墨拓殖会社に発展したが、最大の出資者は榎本であった。

かくして契約移民29人、自由渡航者6人から成る榎本植民団は、1897年(明治30年)3月24日夕方、O & O社のゲーリック Gaelic(2代、4,206総トン、1885年竣工)で横浜を出航。サンフランシスコとアカプルコで船を乗り継ぎ、5月10日にサン・ベニートに上陸した。一行はこの地でコーヒー栽培を行なう予定であったが、この移住は当初から計画がずさんであった。コーヒー栽培のノウハウもない彼らは、耕作に失敗して入植地から離散。上陸1年足らずで榎本植民団は崩壊し、龍頭蛇尾の結果に終わったのである。

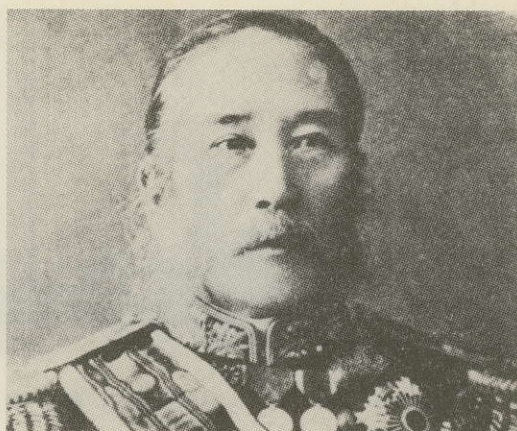
ゲーリックという船は、第3回で紹介したオセアニック Oceanicと同様、ホワイト・スター・ラインの船である。同型船のベルジック Belgic(2代)とともに1885年(明治18年)からO & O社にチャーターに出され、サンフランシスコ～横浜～香港間に就航していた。

短期間で挫折したメキシコ移民

ラテン・アメリカへの移住は、契約移民が主流であった。移民会社がまず先方の雇主と契約し、次に移民会社がこれをもとに渡航者と契約書を取り交わす。したがって移民会社が重要な役割を演じることになる。

メキシコへの出稼ぎ渡航を取り扱った移民会社は熊本移民、大陸殖民、東洋移民の3社である。

口火を切ったのは熊本の合資会社熊本移民で、1901年(明治34年)11月、北部のコアウイラ州の炭鉱へ82人を斡旋したのを皮切りに、1907年(明治40年)10月までに12回で合計1,242人の炭鉱移民を送り出した。続いて1904年(明治37年)11月、東京の大陸殖民会社がメキシコ渡航の取扱いを開始し、1907年5月までに11回にわたり4,416人を輸送している。この会社は北部の炭鉱とは没交渉であったが、砂糖キビ農場、コーヒー農場を主体に、鉄道、鉱山へと手を広げ、3社の中で取扱い移民数が最も多かった。

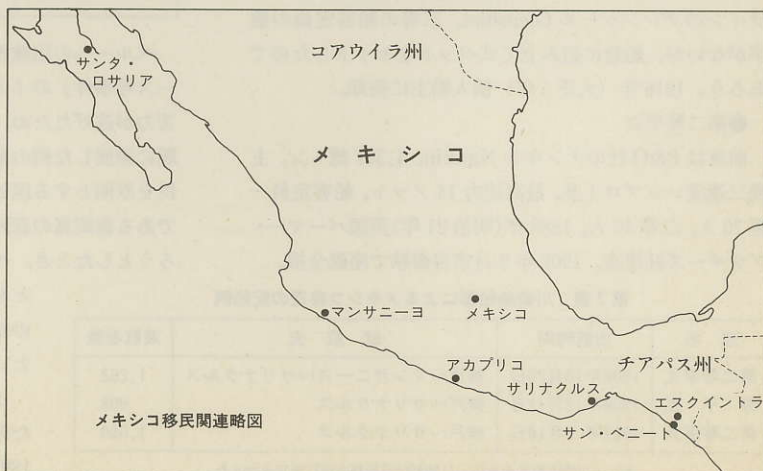


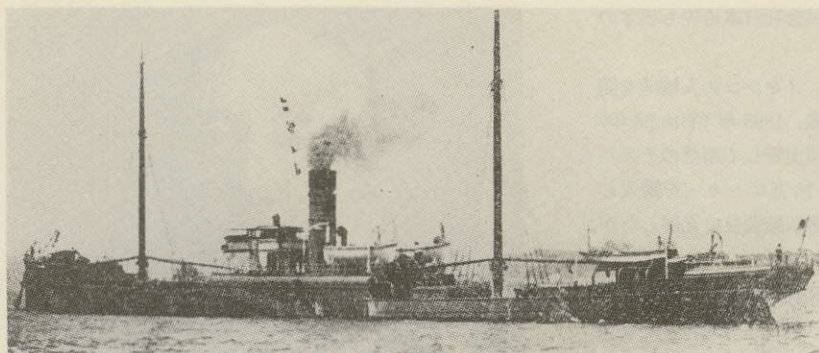
メキシコ移民を企画した榎本武揚。

参考までに大陸殖民が農業移住者と取り交わした条件を列挙すると、①往復の船賃は自弁、②契約期間は4年間、③労賃は日給52.7セント(米貨換算)、④労働時間は耕地では1日8時間、製造工場では10時間、⑤衣食住費と医療費は雇主の負担、となっている。日給52.7セントは、月給(26日就労)に直すと14米ドルほど。これは第3回で紹介したほぼ同時期の米国での農場労働者の月収と比べると、その半分にもならない。

低賃金に加え、奴隷同然の雇主の酷使、厳しい気候風土といった悪条件は、日本人のメキシコ定着を阻害する大きな要因となった。1901年から1907年まで、上記3社がメキシコに送り込んだ契約移民は8,706人を数えるが、そのうちの5,000人以上は契約半ばにして米国に逃亡したという。同時に、海外事情に疎い同胞を商売のたねにした移民会社と、これを黙認した政府は、その後国民から長く恨みを買うことになった。

移民会社の募集案内や契約内容が実際とまるで違っていたため、渡航者の大半が乗っていった船で帰国したという移民史上稀有なケースも発生した。場所はカリフォ





東洋汽船運航の明保野丸。(船の科学館)

ルニア半島のサンタロサリアのボレオ銅山で、取扱い会社は東洋移民である。

1904年6月19日、神戸から500人の鉱山労働者が東洋汽船運航の明保野丸(あけぼのまる)で渡航したが、現地に着いてみたら採掘設備が劣悪で仕事は命懸け。おまけに物価が高く、気候も厳しい。やむなく18人の代表が沖に停泊中の船まで泳いで行って会社と交渉し、就労地の変更を求めたが、一言のもとに拒絶されたため、結局450人がそのまま帰ることになったもの。

明保野丸は尾城汽船所属の鉄製汽船である。2,450総トン、主機コンパウンド1基、速力11ノット、1883年(明治16年)英国スコット社建造。前身は英国船クラウン・オブ・アラゴン Crown of Arragon。1912年(大正1年)に日之出汽船へ売却されている。

メキシコへは同船のほか、川崎汽船の前身である川崎船舶部の琴平丸、第二琴平丸が大陸殖民のチャーターで移民を運んでいる。両船とも日露戦争の際に購入されたもので、概要は次のとおりである。

●琴平丸

3,657総トン、主機三連成レシプロ1基、最高速力14ノット、船客定員一等43人、二等8人、1887年(明治20年)英国ロンドン&グラスゴ社建造。もと英国グレン・ラインのグレンシール Glenshiel。三等の船客定員の数字がないが、船倉に組み立て式ベッドをセットしたのであろう。1916年(大正5年)個人船主に売却。

●第二琴平丸

前身はP&O社のナンキン Nankin。4,367総トン、主機三連成レシプロ1基、最高速力14ノット、船客定員一等70人、二等46人、1888年(明治21年)英国パーマー・ブラザーズ社建造。1907年9月宗谷海峡で座礁全損。

第2表 川崎船舶部によるメキシコ移民の配船例

船名	出航時期	就航先	渡航者数
第二琴平丸	1906年10月25日	神戸～マンサニーヨ～サリナクルス	1,262
琴平丸	1906年12月12日	神戸～サリナクルス	998
第二琴平丸	1907年5月18日	神戸～サリナクルス	1,000

注)「川崎汽船五十年史」(1969年刊)所載の表に修正を加えた。

なお「川崎汽船五十年史」(1969年刊)は、第2表のような配船例を記載している。

日露戦争後はこのほかに、東洋汽船の南米西海岸航路(後述)の定期船もマンサニーヨとサリナクルスに寄港し、毎航海数百人の移住者を運んでいたが、1908年(明治41年)に一時休航となった。理由の一つは移民が急減したことで、メキシコへの渡航者は1908年以降皆無に近い。

渡航者が消滅した理由は、日本人がメキシコ経由で米国に入学できなくなったことにある。カリフォルニアを中心とする排日運動のなかで、1907年3月、時の米国大統領 T.ルーズベルトはメキシコ、カナダ、ハワイからの転航移民を禁止する大統領令を出した。

先に移民の半数以上が米国に逃亡した実例に触れたが、劣悪な条件にもかかわらず日本人がメキシコに出かけたのは、結局この地を踏み台にして米国に入学しようとしたからであり、それが禁止されたとあれば渡航者がなくなるのは必然であった。

こうして日本からのメキシコ移住は、10年足らずで挫折し幕を閉じたのである。

ペルー移民第1船佐倉丸が出航

ペルーへの出稼ぎというと、明治初年の「マリア・ルース号事件」のイメージがつきまとう。横浜港で清国人苦力が逃げたため、ペルー船の奴隷輸送が発覚し外交問題に発展した例の事件のことだ。事件後ペルーは自由移民を原則とする国となったが、ペルー移民事業の草分けである森岡真の森岡商會がこの地に最初の契約移民を送ろうとしたとき、ペルー政府は面目をなくした当時のことを覚えていて、「日本の移住計画は一種の奴隷売買ではないか」として反対したという。

こうした状況下で渡航の実現に尽力したのは、森岡真の代理人田中貞吉である。1898年(明治31年)に当地を訪れた田中

は、複数の砂糖キビ農場の雇主と交渉し、大要次のような労働条件の契約を取り交わした。

- ①往航の船賃は雇主が負担する。
- ②契約期間は4年間とする。
- ③労賃は月2ポンド10シリング相当額(邦貨約25円)。
- ④労働時間は耕地では1日10時間、工場では12時間。
- ⑤衣食住費と医療費は雇主の負担とする。

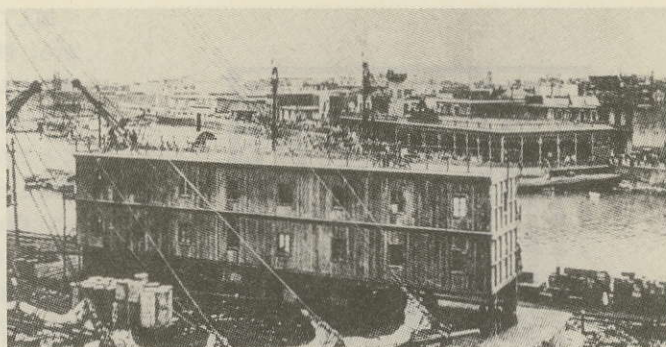
同時期のハワイの砂糖キビ農場では、第2回で紹介したように3カ年契約、1日10時間労働、往航船賃は雇主負担というほぼ同じ条件で月給が15ドル(邦貨約30円)だったから、それよりはやや低い。しかし、疲弊した日本の農村で暮らすよりははるかにましであったろう。雇主のうち最も多くの日本人を引き受けたのは、英国系のブリテイッシュ・シュガー社である。

日清戦争後のこの時期、「移民保護法」の施行を背景に海外移住熱が高まっていたことは前にも述べた。とはいえ、最も手近な受入れ先であったハワイでは日本人への風当たりが強く、上陸拒否事件が起きている。移住政策を進めようとした政府としても、またハワイに多数の移民を送ってきた森岡商会としても、別の新天地を求めなければならない事情があったのである。

こうして1899年(明治32年)2月27日、第1回のペルー移民790人が、移民監督12人とともにチャーター船佐倉丸で横浜を出発した。この出航日について、移民史書はすべてこれを28日のこととしているが、同船の出帆広告には27日午後4時となっている。

出航翌日の28日付け東京朝日新聞に、「秘露初移民出発」という見出しで次のような記事が見える。

“森岡移民会社の募集に係る南米秘露国移民八百十名(原文のまま)は、昨廿七日午後五時日本郵船の佐倉丸に搭載し横浜を出発したり。同会社は此の初移民の行を送る為め、特に港務局の許可を受け午後二時より五時迄本船間近に於て煙火数十発を打揚げ、且楽隊を聘し解纜



19世紀のカヤオ港。ペルーへの移民船はまずこの港を目指し、次いで沿岸諸港を回って移住者を下ろした。

の際奏楽せしめて頗る賑い、移民等一同勢い能く首途に上りしと”(原文は旧体漢字)。

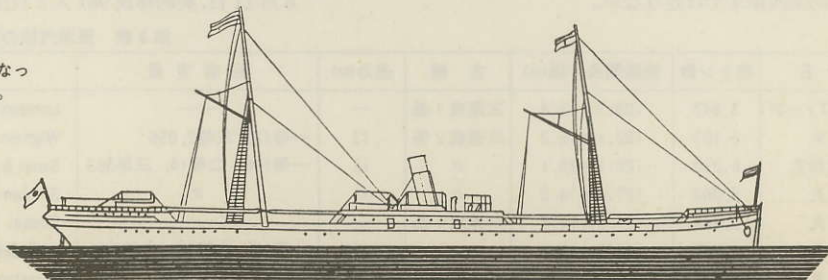
佐倉丸は、36日の航海を成し遂げて4月3日にカヤオに到着。次いで、当地の陸上交通機関が不備のため沿岸の7港を回って移住者を下ろし、4月12日に再びカヤオに戻った。790人の出身地は新潟県372人、山口県187人、広島県176人、岡山県50人、東京府ほか5人。男ばかりの殺風景な集団であった。

佐倉丸の船歴、航続距離のこと

壮挙に使用された佐倉丸は日本郵船の船である。前身は英国船モーガル Mogul で、日清戦争に際し日本政府が購入、戦後郵船に払い下げたものだ。2,953総トン、主機三連成レシプロ1基、1887年英国エイトケン&マンセル社建造。第2回で触れたように、同船はこの3年前に移住者316人を乗せてハワイにも行っており、上陸拒否事件に遭遇している。

佐倉丸は日露戦争中に第3次旅順港閉塞船として自沈し、壮烈な最期を遂げた。旅順港の閉塞作戦は3回にわたって行なわれ、21隻の船が参加した。福井丸の指揮官広瀬武夫が戦死したのは第2次の時だが、規模が大きかったのは第3次で、ハワイ移民に従事した相模丸、愛國丸もこの作戦で戦没している。

ペルー移民第1船となった日本郵船の佐倉丸。



○英領の下等米清為替の昇進。倫敦相場は前週より十六分の一方小段廿七片八分の三となり香港銀は五歩に同十日換金入手形は六歩に何れも二分の一方上向き米國為替は五十一弗八分の二に同四ヶ月換は五十一弗八分の五に何れも又々四分の一方昇進せる旨昨廿七日正金銀行に入電ありたり

○佐倉丸秘露に向ふ。郵船會社の新購米倉丸（船名はモーガル號）は森岡商會取扱にて今同始末て秘露に赴るべき移民八百三十名を搭載し昨午午後四時同國カルラスに向け横濱を解纜せり同船には是迄若狭丸の船長たりしプレート・ナルトン氏船長として乗組み先づ秘露に赴きたる後夫よりシヤルトを経て歸航の途に就く由にして往復凡三ヶ月を要する予定なりといふ

1899年（明治32年）の「東京日日新聞」に載った「佐倉丸秘露に向ふ」の記事。

さて、ペルー移民の話に戻って、佐倉丸の航続距離について考えてみよう。

このときの佐倉丸の新聞広告を見ると、往航は横浜を出てペルーまで寄港地の記載はない。また2月28日付け東京日日新聞の「佐倉丸秘露に向ふ」という記事にも、“昨日午後四時同國カルラス（カヤオであろう）に向け横浜を解纜せり。同船には是迄若狭丸の船長たりしプレート・ナルトン氏船長として乗組み、先づ秘露に赴きたる後、夫よりシヤルト（シアトルであろう）を経て歸航の途に就く由にして、往復凡そ三ヶ月を要する予定なりといふ」（原文は旧体漢字）とあり、カヤオまで8,600 哩を直航したように読み取れる。

いったい佐倉丸にそのような大航海が可能だったのだろうか。「船名録」によれば、同船はこの年に航路資格を「近海」から「遠洋」に改めている。ペルー行に際し所定の改装を受けたのであろう。

とはいっても、この規模の船では燃料炭庫のキャパシティは、予備炭庫を含めてせいぜい600 トンほど。対して三連成主機の燃料炭消費量は、10 ノットで走って1日20～25 トン程度。佐倉丸はスクーナー補助帆装を備えていたが、これを無視すると航続距離は6,000～7,000 哩となり、南米西岸までは足りない。

加えてこのときは約800 人の船客が乗っていたわけだから、燃料炭と汽缶水のほかに清水と食料も補給する必要がある。このように考えると、常識的にはカヤオまでの直航は無理である。だが実際には船は直航したということであるから、その場合は前後の貨物倉にも燃料炭を積載したのであろう。

いずれにしても790 人の移住者たちがこの小さな汽船に乗り、36 日かけて南米西海岸まで渡ったことは事実である。客室はおそらく二段棚の大部屋であり、居住性は石川達三の「蒼氓」に描かれた南米移民船以下の劣悪さであつたろう。遠い異国での労働に生活をかけた彼らが、どのような気分でこの長い船旅を過ごしたか、今は知る由もない。ご承知のようにペルー社会では、第2次大戦後日系人大統領が誕生するほど日系人の進出がめざましいが、その基盤はこうした苦難の航海を体験した先人たちが築き上げたのである。

自前の移民船を使った森岡商会

第1回移民は失敗だった。到着早々、現地の気候風土や食物と馴染めずに死亡者が続出したのである。ペルー式の油脂分の多い食事が合わず、単身出稼ぎということもあって、日本風の粗食に甘んじたことが風土病のマラリア、腸チブスなどに対する抵抗力を弱めた。死亡者数は半年後の時点で120 人を超えた。

日本人の仕事ぶりが、高賃金にもかかわらず非能率であつたことも雇主に不満を抱かせた。雇主は労働条件を変更して対応したが、これがまた雇主とのトラブルの原因となり、農場から逃亡する者が続出、帰国嘆願書が出身県の知事に送られる騒ぎとなった。

外務省も事態を捨て置かず、南米に在外公館がなかったもので、メキシコ日本公使館から外務書記生を送って調査と保護に当たらせた。書記生からの報告は、当初は非観的で全員帰国を具申したほどである。だがその後移民たちも次第に風土に慣れ、労働にも習熟、ペルーの生活に定着していった。

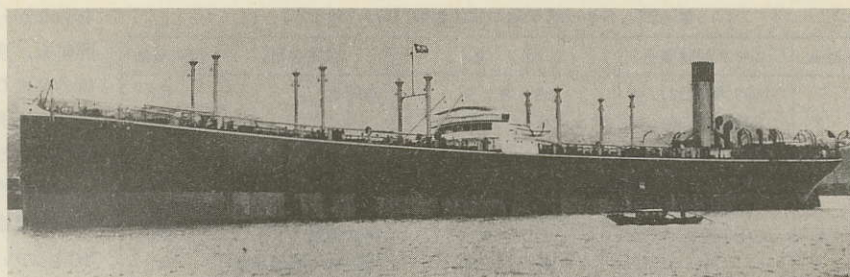
第1回の契約期間が終了した1903 年（明治36 年）の6 月11 日、契約移民981 人と自由移民196 人を乗せた第

第3表 東洋汽船の南米西海岸航路客船（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
グレンファーク	3,647	109.7×13.4	三連成1基	—	—	London & Glasgow (英グラスゴー)
笠戸丸	6,167	122.1×15.2	三連成2基	13	一等12, 三等2,056	Wigham Richardson (英ニューカッスル)
亞米利加丸	6,210	128.1×15.1	//	18	一等106, 二等14, 三等383	Swan & Hunter (英ニューカッスル)
香港丸	6,064	127.6×14.9	//	//	//	Sir James Laing (英サンダーランド)
滿洲丸	5,248	121.0×14.2	三連成1基	—	—	Russel (英グリーノック)
紀洋丸	9,287	143.3×17.2	//	14.2	一等10, 二等30, 三等514	三菱長崎造船所
武洋丸	5,238	118.0×14.9	//	11	一等15, 三等180	Armstrong, Whitworth (英ニューカッスル)

注) 通信省管船局「日本船名録」などを参考に作成。亞米利加丸の三等定員は「東洋汽船六十四年の歩み」（1964 年中野秀雄編・刊）の付表による。

南米西海岸航路に
就航していた東洋
汽船の紀洋丸。



2 回移民船デューク・オブ・ファイフ Duke of Fife が横浜を出航、39 日後の 7 月 19 日にカヤオに入港した。前回と同様森岡商会のチャーター船である。

第 1 回の苦い経験から、このときは 4 人の医師が同行したほか妻帯者も相当数含まれており、現地へ定着する比率は第 1 回に比べかなり向上した。契約移民 981 人の構成は男子 883 人、女子 98 人。出身地は福岡県 312 人、広島県 222 人、愛媛県 182 人、熊本県 155 人、香川県ほか 110 人。ほとんどがハワイ移民以来伝統的に移住者が多い関西以西の農民であり、前回半数近くを占めた新潟県出身者は一人もいなかった。

続いて 1906 年 (明治 39 年) 11 月、第 3 回の 776 人が森岡商会扱いで到着した。この回から契約条件が大幅に変わり、往航船賃が自弁となったほか、契約期間が 4 年から 6 カ月に短縮され、終了後は自由移民として行動できるようになった。ただし、契約期間の 6 カ月はあまりにも短いので、のちに 1 年に改められている。

第 3 回の船は森岡商会の厳島丸である。同船の前身は前回のペルー移民に従事した英国船デューク・オブ・ファイフで、この航海のあと森岡真の手に渡ったものだ。3,882 総トン、主機三連成レシプロ 1 基、1887 年英国スワン&ハンター社建造。船籍港は浦賀である。

厳島丸はこのあと 1908 年にも 2 度ペルーへ航海しており、英国船時代を含めると 4 回にわたり 4,000 人近い移民を同国へ輸送した。その後森岡が自船を持つ必要がなくなり、1911 年 (明治 44 年) に個人船主へ売却されている。稼働期間は短かったが、移民会社が自前の移民船を所有したユニークな事例といえよう。

1894 年 (明治 27 年) 11 月に東京に設立された森岡商

会は、明治末年から東洋汽船との提携を深めており、1909 年 (明治 42 年) 7 月の香港丸以降、ペルー移民のほとんどは両社によって行なわれた。明治期の日本郵船と吉佐移民会社の関係に似て、大正初年には東洋汽船の系列に入り、森岡移民合名会社と改称。次いで 1918 年 (大正 7 年) 11 月に、東洋汽船直系の森岡移民株式合資会社に改組されている。

初期のペルー移民では、このほかにカラヴェラ Caravellas という船が、1908 年 9 月に 664 人を乗せて横浜を出ている。この航海は東京の明治殖民の取扱いで、渡航者はインカ・ゴム会社との契約によるゴム農園労働者だった。明治殖民はこの時を含め前後 3 回、ゴム農園へ日本人を送り込んでいる。カラヴェラはフランスの大手船会社シャルジュール・レユニからのチャーター船。3,232 総トン。1893 年にシャンティエ・ロアル社で建造された三連成レシプロ船である。

東洋汽船の南米西海岸定期航路

こうしたいくつかの不定期航海を経たのち、日露戦争後の 1905 年 (明治 38 年) 12 月、東洋汽船は英国船グレンファーク Grenfarg をチャーターして南米西海岸定期航路 (年 3 便) を開設した。寄港地は香港、門司、神戸、横浜、ホノルル、カヤオ、イキークである。

開業の動機について浅野総一郎は次のように述べて、往航はペルー移民、復航はチリ硝石 (主に肥料用) 輸送が狙いであったことを明確にしている。

“南米諸国ト帝国トノ通商貿易ヲ盛大ニシ、又帝国ノ移民ヲ同地方ニ移植センガ為メ、弊社ハ多年南米航路ヲ開始スルヲ以テ邦家ノ急務ト確信シ、両三年社員ヲ同地方ニ派遣シ、専ラ其調査ニ当ラシメ候。(中略)

昨明治三十八年十二月中英国船グレンファーク号ヲ雇入レ、香港ヲ起点トシ、帝国ノ二大貿易港タル神戸横浜ニ寄港シ、太平洋ヲ横断シテ南米秘露国カリヤオニ直航シ、南進シテ硝石ノ製産地タル智利国イキークヲ終点トスルノ航路ヲ開始致候”。

建造年	備 考
1894	英 McGregor, Gow 社からチャーター
1900	海軍省からの委託船。元ロシア船カザン Kazan
1898	1911 年大阪商船に売却
1898 進水	1914 年大阪商船に売却
1895	元英国船ストラスジル Strathgyle。1904 年購入、1912 年岸本汽船に売却
1910	油槽船として建造中貨客船に改装。1921 年本来の油槽船へ
1908	新造油槽船を購入、1910 年貨客船に改装。1913 年再度油槽船へ

第4表 ベルー移民船と渡航者数(1899~1912年)

回次	カヤオ到着年月	船名	移民会社	渡航者数
1	1899(明治32). 4	佐倉丸	森岡真	790
2	1903(// 36). 7	デューク・オブ・ファイフ	//	1,177
3	1906(// 39). 11	嚴島丸	//	776
4	1907(// 40). 2	笠戸丸	森岡真・明治殖民	453
5	1908(// 41). 5	嚴島丸	森岡真	887
6	// 11	カラヴェラ	明治殖民	664
7	// 12	嚴島丸	森岡真・明治殖民	941
8	1909(// 42). 7	香港丸	森岡真	551
9	// 9	満洲丸	//	56
10	// 10	亞米利加丸	//	55
11	// 12	香港丸	//	52
12	1910(// 43). 2	満洲丸	//	121
13	// 4	紀洋丸	//	119
14	// 6	武洋丸	森岡真・東洋移民	26
15	// 8	香港丸	//	124
16	// 10	紀洋丸	東洋移民	28
17	// 12	武洋丸	森岡真	58
18	1911(// 44). 4	紀洋丸	//	48
19	// 10	//	//	97
20	// 12	武洋丸	東洋移民	69
21	1912(// 45). 2	香港丸	森岡真・東洋移民	245
22	// 4	紀洋丸	森岡真	20

注) 渡航者数は各書異同があるが、本表は「日本人ペルー移住の記録」(1969年、社団法人ラテン・アメリカ協会刊)などを参考に作成した。

しかし、ペルー移民については第1表で明かなように、定期航路を要するほどの需要はなかった。したがって国の助成なしには運航は困難というのが関係者の見方であったが、政府としては国家的合意が固まっていない航路を補助するわけにはいかない。結局補助金なしで開設することになり、チャーター船1隻を試験的に張り付けたのである。

日本人の輸送需要は駄目としても、ペルー移民にはもう一つ中国人移民という狙い目があった。当時清国系の利済輪船会社は、チャーター船を使って香港〜カヤオ間の移民輸送に当たっており、1航海に600〜900人が乗船していたといわれる。東洋汽船が航路起点を香港にしたのも、これに期待したわけだが、実際に開業してみると彼らは日本船を利用しなかった。一説によると日本船がイコット運動があったという。

グレンファークの初航海には、この3年後に第1回ブラジル移民を送り出す水野竜が乗船していたが、彼は後年次のように語っている。

“当時、日本と南米西岸とを直接結ぶと言っても、貨物や船客の動きなどありよう訳もない。グレンファーク号は、僅かばかりの雑貨と少数の船客に、船腹を高々と海上に聳え立たせながら駛走していた”。

浅野の談話にあるように、東洋汽船は南米西海岸航路の開設に際し、取締役白石元治郎を派遣して事前調査に当たらせているが、調査の精度は低く、営業の指針には

ならなかった。先の太平洋航路参入の際にも、浅野は北米における日本人排斥の高まりを軽視している。ワンマン会社の通例で、東洋汽船は組織的な情報収集力と計画能力が弱体であった。

「東洋汽船六十四年の歩み」(1964年中野秀雄編・刊)は、同航路の開設理由について北米航路用の大型客船天洋丸(13,454総トン、1908年竣工)級の発注に伴って、就航中の日本丸級の転配先を求める必要が生じ、第二の定期航路計画が浮上した、と述べている。案外このあたりが真相かもしれない。

第4表は佐倉丸以後の明治期のペルー移民を列挙したものであるが、南米西海岸航路の定期船がこれを輸送した最初は第4回の笠戸丸である。笠戸丸は国からの委託船で、1906年8月からグレンファークとともに同航路に投入された。初航海で同船は、途中港のホノルルまでハワイ移民646人を運んでいる。

この年から局面打開のためにメキシコのマンサニーヨとサリナクルスにも随時寄港しており、同年10月到着のグレンファークが524人、翌1907年6月の満洲丸が1,300人、同年11月の笠戸丸が294人の移民を輸送している。さらに天洋丸級の登場後は、北米航路から転じた亞米利加丸と香港丸が就航。続いて改装客船紀洋丸、武洋丸が順次投入され、2カ月に1便程度のサービスを行なった。各船の概要は第3表のとおりである。

この間、1908年初めから助成申請の不調とメキシコ移民の急減などで、短期間休航となっている。かの有名な笠戸丸の第1回ブラジル移民は、休航中の同船を使って行なわれたものだ。次いで1909年4月に至り、この航路は航海奨励法による国の助成航路(1910年以降は遠洋航路補助法による補助)として復活した。再開第1船は4月14日香港発の亞米利加丸である。ほぼ同時期、利済輪船会社がペルー航路を中止したため、中国人渡航客も次第に東洋汽船の船を利用するようになった。

上記の船ぶねのうち紀洋丸と武洋丸は、油槽船を模倣替えしたという異色の貨客船であった。紀洋丸は国産の新造船、武洋丸は英国からの購入船で、ともに米国の原油を輸入するべく手配されたものだが、1909年1月に実施された原油輸入関税引上げなどがネックとなり、稼働に至らなかった。浅野の着想で進められたこのプロジェクトにおいても、計画性、先見性の面で、この会社特有の詰めの甘さが見られる。