

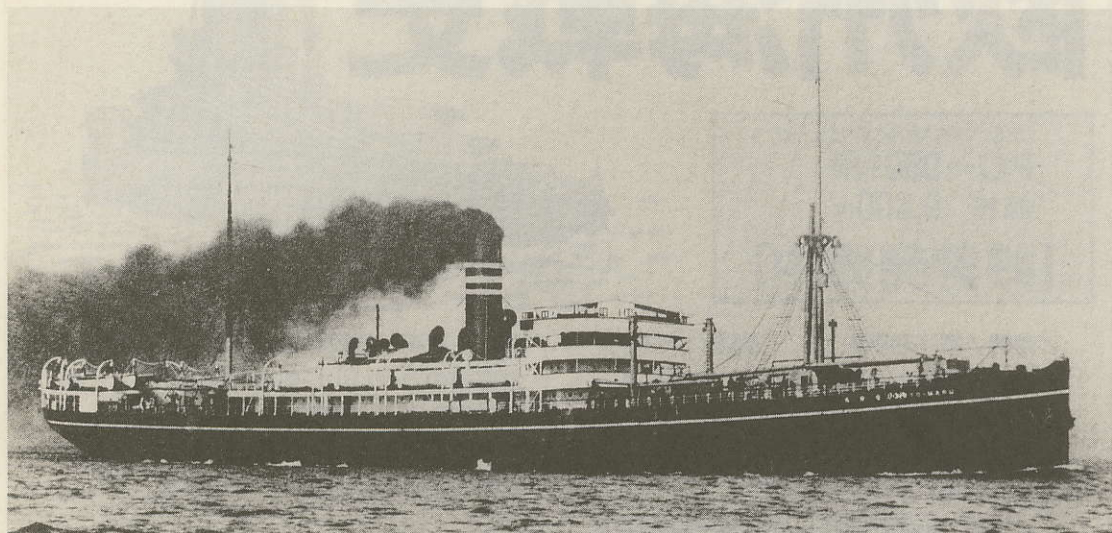
日本移民船始末記

A HISTORY OF JAPANESE EMIGRATION SHIPS ⑧

by Michio Yamada

第8回 最初の新造移民船安洋丸の登場

山田 遼生 (日本海事史学会理事)



移民輸送を目的に建造されたわが国初の貨客船安洋丸。日本郵船時代の姿である。

ペルー移民と南米西岸航路

時代は下がるが、1934年(昭和9年)盛夏のこと、熊本県出身の藤森直一、ムツエの新婚夫婦が、90余人の移民仲間と横浜からカヤオへと旅立った。船は南米西岸航路の定期船墨洋丸で、藤森夫婦の客室は、むろんステイアリッジである。このときのペルー移民には、写真結婚の花嫁たちが多かったそうだ。

それから半世紀以上たった1990年(平成2年)、藤森夫婦の2世で農政学者のアルベルト・フジモリ氏がペルー大統領に就任した。南米初の日系人大統領である。ペルーの日系人は現在約8万人で、この国ではマイノリティに過ぎない。にもかかわらず、日系人が大統領に選ばれたのは、日本人移民とその子孫たちが勤勉の徳性を発揮し、ペルー社会の発展に多大な貢献をしたことに対する高い評価と、これに伴う期待によるという。

1899年(明治32年)の佐倉丸による第1回移民から1世紀。米国と同様に排日運動が盛んだったため、南米移民の中でも特に苦難の生活を強いられたペルーの日系人の努力は、こうして実を結びつつある。

外務省の統計によると、佐倉丸から契約移民が廃止さ

れる1923年(大正12年)までの25年間、この国に入った日本人は21,420人。ほとんどが農場で働く契約労働者である。その多くは沖縄、熊本、広島、福岡、山口の出身で、西日本の農民が大半を占めている。男女別では男子が9割近く。ブラジル移民と異なり、出稼ぎ渡航の色彩が濃いのがペルー移民の特徴だった。

渡航者が特に多かったのは、第1次大戦中の1915～19年の5年間で、年平均1,600人が移住している(第1表参照)。この5年間は、戦争景気に刺激されたペルー農業が頂点を極めた時期であった。

明治末年以降、これらペルー移民の輸送に当たったのは、東洋汽船の南米西岸航路の船である。1905年(明治38年)に開設されたこの航路は、当初は年3便という定期航路と呼ぶにはほど遠い間隔でスタートしたが、4年後に国の遠洋航路補助法の助成対象となってからは、3隻で隔月1便のサービスを維持した。使用船は、油槽船を改装した紀洋丸(9,287総トン、1910年建造)、武洋丸(5,238総トン、1908年建造)、北米航路から転じた香港丸(6,064総トン、1898年進水)などである。

隔月1便の間隔とはいえ、旅客需要の主体であるペルー移民が年1,600人程度では、経営は厳しかった。しかし日本人のほか、香港とペルーを往復する中国人スティ



アリッジ客を相応に見込めること、船をハワイやメキシコにも寄港させてこまめに集客することで、なんとか運航をキープできた。それに何といっても国の航路補助が大きかった。貨物輸送の方では、復航の肥料用チリ硝石の需要が好調で、営業に大きく貢献した。

幸い、競合する船会社がなかったこともあって、この南米西岸航路はその後、貨主客従の幹線航路として第2次大戦前まで命脈を保つことになる。

専用の新造南米移民船の登場

運航基盤が固まってくると、船が弱体なことが問題になってきた。なにしろ主力船は油槽船からの転用貨客船であり、航路事情に合っているとはいえない。そこで東洋汽船は南米西岸航路の実情を調査し、航路に合った船型と性能を持つ船を新造することにした。

9,500 総トン型、航海速度 14 ノットという当時では高速船に属するこの船は、1911 年 (明治 44 年) 9 月に長崎の三菱造船所で起工され、1913 年 (大正 2 年) 6 月に完成した。これが移民輸送を目的に設計建造されたわが国最初の貨客船、安洋丸である。

同社はさらに、安洋丸就航の年に英国で建造中の 6,500 総トンの貨客船を購入し、静洋丸と命名。武洋丸に代えて南米西岸航路に投入した。こうして、新造の安洋丸に静洋丸と紀洋丸を配した 3 隻態勢による隔月サービスが、大正中期まで続くのである。

安洋丸は、日本で初めてギヤード・タービン主機を搭載した商船として、造船史上知られている。従来の天洋丸など初期の蒸気タービンは、主機軸と推進軸を直結する方式を採用していたが、タービンは回転が速すぎるため、推進効率が低下する欠点があった。そこで歯車装置を介して両者を連結し、双方が最も効率のよい速度で回転するようにしたのがこの方式である。

安洋丸に装備されたのは、三菱造船所が英国パーソンズ社からライセンスを得ていた一段減速型のギヤード・タービン 2 基 (2 軸) で、歯車減速装置付きの遠洋航路タービン船としては、世界で 2 番目のものといわれている。一段減速型のタービン主機は、その後鉄道連絡船の翔鳳丸 (3,461 総トン、1992 年竣工) 級や金剛丸 (7,082 総トン、1936 年竣工) 級といった快速客船で導入されたが、タービンの回転の高速化に伴い、二段減速型のものが次第に用いられるようになった。

ちなみに、「日本汽船件名録」によると、安洋丸のタービン主機の最大出力は 7,500 馬力、最高速度は 15.3 ノット。燃料炭消費量は、航海速度で走って 1 日 53 トン。燃料炭庫のキャパシティは、予備炭庫を含めて 4,877 トンと大容量である。したがって、92 日間、約 3 万哩を燃料

第 1 表 大正・昭和期の日本人ペルー移民数 (1913~41 年)

1913 年 (大正 2 年)	1,126	1928 年 (昭和 3 年)	1,410
1914 年 (// 3 年)	1,132	1929 年 (// 4 年)	1,585
1915 年 (// 4 年)	1,348	1930 年 (// 5 年)	831
1916 年 (// 5 年)	1,429	1931 年 (// 6 年)	299
1917 年 (// 6 年)	1,948	1932 年 (// 7 年)	369
1918 年 (// 7 年)	1,736	1933 年 (// 8 年)	481
1919 年 (// 8 年)	1,507	1934 年 (// 9 年)	473
1920 年 (// 9 年)	836	1935 年 (// 10 年)	814
1921 年 (// 10 年)	717	1936 年 (// 11 年)	593
1922 年 (// 11 年)	202	1937 年 (// 12 年)	166
1923 年 (// 12 年)	333	1938 年 (// 13 年)	177
1924 年 (// 13 年)	651	1939 年 (// 14 年)	223
1925 年 (// 14 年)	922	1940 年 (// 15 年)	111
1926 年 (// 15 年)	1,250	1941 年 (// 16 年)	24
1927 年 (昭和 2 年)	1,271	合 計	23,964

注) 外務省「旅券下付数及び移民統計」などによる。

補給なしで走れる計算となる。

技術面の説明はこれぐらいにして、次にこの船の移民船としての機能について述べよう。

歴史上の安洋丸はギヤード・タービンの関連解説に終始し、最初の新造移民船という建造目的について語ることがない。これは日本の海運・造船史が、船を運航する側と造る側の歴史、つまり供給側の視点からの歴史になっていることに由来する。しかし、移民船史である本稿では、あくまでも船を利用する側、すなわち船客側からの視点を尊重して、記述を進めていくことにしたい。

安洋丸の客室設備について

安洋丸は、2 年後に登場する“はわい丸”級と同じ 3 層の遮浪甲板船である。船首尾方向に上甲板と第 2 甲板が全通し、上甲板の上を遮浪甲板が覆っている。スティアリッジ (三等) は 4 室 (区画) から成り、上甲板の前部と第 2 甲板後部に配置されている。

別掲の客室配置図をご覧ください。

まず、上甲板前部に中国人用スティアリッジがある。定員 148 人と 126 人の区画が 2 室、それに便所と浴室の付いた女子用客室が 1 室 (30 人)。調理室も中国人用のものが別個にあり、フォア・マストのデリック台の中に位置していた。東洋汽船の客船は、伝統的に中国人への配慮が手厚かったようだ。天洋丸級の中国人スティアリッジには、アヘン吸飲用のオピウム・デンも設けられていたが、安洋丸にはさすがにこれはない。

中国人区画の船首寄りは、下級船員の大部屋。笠戸丸もそうだったが、戦前の下級船員居住区は、たいいていこの位置に置かれていた。

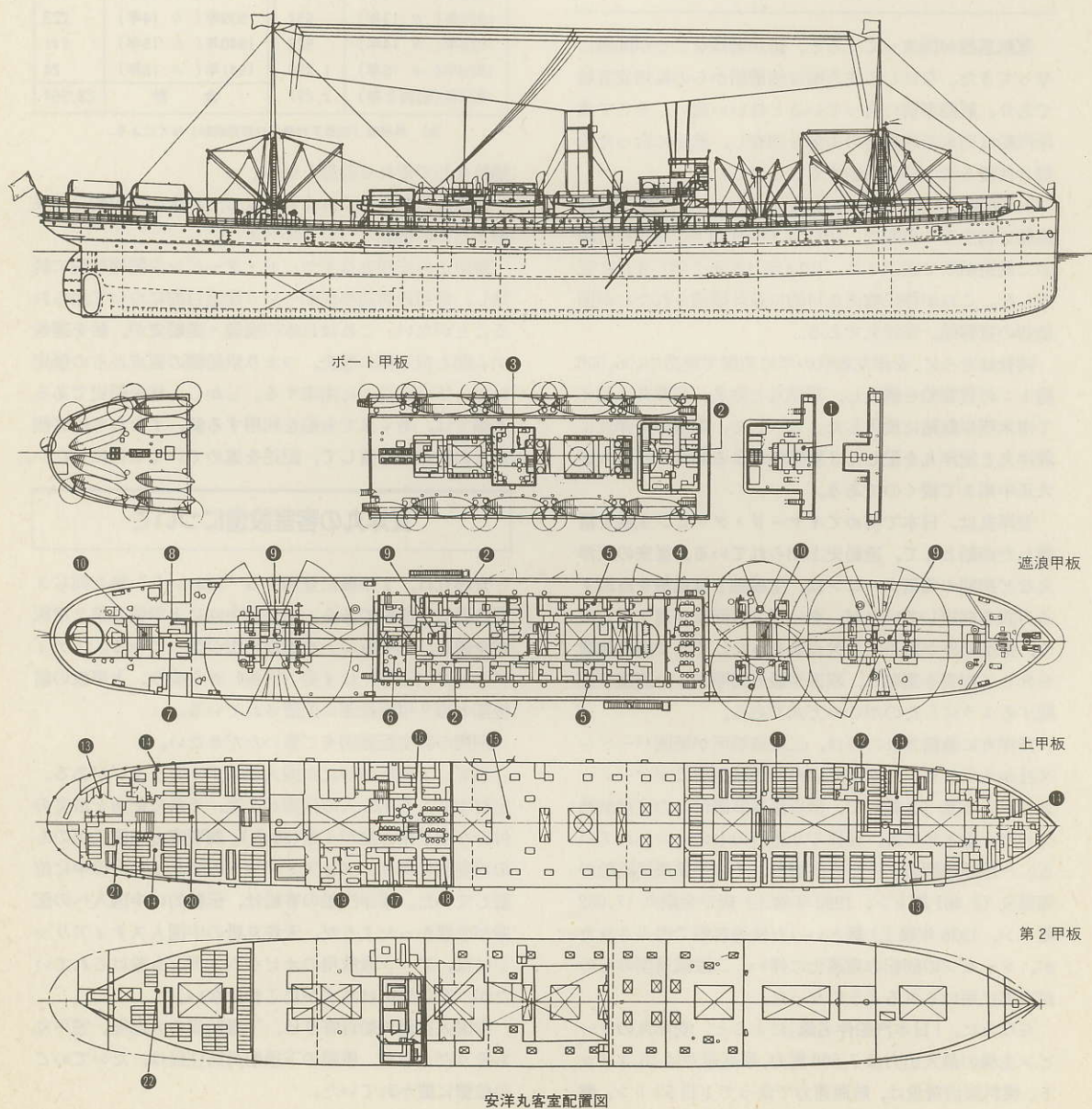
上甲板の燃料炭庫隔壁の後方は、二等エリアである。船客定員は合計 50 人。二段ベッド二式とソファベッド

をしつらえた5人部屋が、両舷合わせて10室ある。そのうち5室は内側客室で、タンデム・キャビン（縦列船室）の構造を採用していた。

タンデム・キャビンというのは、英国ビビー・ラインのビルマ航路客船ウォリックシャー Warwickshire (7,980 総トン, 1902 年建造) に初めて導入された客室配置で、各内側客室に舷側まで細い通路を設けて舷窓を付け、L 字型の海側客室にしたものである。一名ビビー式客室

とも呼ばれる。電気照明や機械通風が不十分であった時代、熱帯水域を航海する大型客船の内側客室では自然光と外気が不足がちだったので、こうした配置が考えられたのである。

両舷の客室に挟まれた中央部は食堂。その上部（遮浪甲板）には二等喫煙室が設けられていた。二等の船客層は自由移民、移民会社の社員、一般旅行者といったところであろうが、安洋丸の二等設備は、大正初期の客船と



- ①操舵室、②士官居住区、③一等喫煙室、④一等食堂(32席)、⑤一等客室エリア(10室)、⑥二等喫煙室、⑦男子用病室、⑧女子用病室、⑨調理室、⑩ステイアリッジ入口、⑪中国人用ステイアリッジ(2区画、148人+126人)、⑫中国人用女子用客室(30人)、⑬ステイアリッジ用便所・浴室、⑭下級船員居住区、⑮燃料炭庫、⑯二等食堂、⑰二等客室エリア(10室)、⑱タンデム・キャビンの一例、⑲二等用便所・浴室、⑳日本人用ステイアリッジ(1区画、156人)、㉑日本人用女子用客室(30人)、㉒日本人用ステイアリッジ(1区画、148人)



してはグレードが高かったといえる。二等エリアの後方には、定員 156 人の日本人用スティアリッジ 1 区画と定員 30 人の女子客室 1 室が続き、蚕棚式の二段ベッドが所狭しと並んでいた。日本人用の大部屋は下の第 2 甲板後部（定員 148 人）にもあった。

むろんスティアリッジは貨物倉と兼用であるから、復航の際には蚕棚を撤去し、肥料用チリ硝石などを室内に収容した。スティアリッジの合計定員は、日本人用 334 人、中国人用 304 人で、合わせて 638 人。4 区画の大部屋から構成されているこの安洋丸の客室レイアウトは、南米移民船の典型として一時代を画した後年の“さんとす丸”級においても採用されている。

船尾甲板室には、男子用病室（5 人）と女子用病室（3 人）が設けられていた。客室から遠く、ピッチングと推進軸振動の大きい船尾に病室があるのは、治療によいとはいえないが、これは伝染病患者の隔離病室として使うための配慮であろう。この配置はその後の移民船でも踏襲されており、“さんとす丸”級では船尾甲板室上層のポート甲板に位置していた。

移民とは直接関係ないが、一等の設備についても触れておこう。

一等客室エリアは、船橋甲板室の 1 層に位置している。最前部に席数 32 の一等食堂があり、その後方両舷に一等客室が 5 室ずつ、計 10 室が配置されていた。客室はツインルーム。「東洋汽船六十四年の歩み」（1964 年中野秀雄編・刊）の付表には、一等定員 40 人とあるが、ソファベッド、プルマンベッド各一式がセットされていたのだろうか。煙突後方のポート甲板には、天井に天窗を付した喫煙室が置かれており、これに隣接してバーの設備もあった。

総じて安洋丸の上級客室は、二等を含めて設備が格段に向上しており、一時代前の笠戸丸などと比べると、様変わりの内装となっていた。

安洋丸以前のスティアリッジ

以上、移民専用設計新造された最初の貨客船安洋丸のスティアリッジを中心に見てきたが、こうした内装形式が確立される以前の古いタイプのスティアリッジについて、ここで一応まとめておこう。

移民船の客室とって誰もが連想するのは、蚕棚ベッドがぎっしり並んでいる情景であろう。

安洋丸で大々的に導入されたこの組み立て式の蚕棚ベッドは、笠戸丸や天洋丸級などでも用いられたが、安洋丸以前の時代のスティアリッジの主流といえば、これまで再三紹介してきた二段雑居客室、つまり船倉内に棚状の棧敷を二段にしつらえたものである。このタイプの

客室の様子は、第 2 回の「明治のハワイ移民②」で正岡子規の「従軍紀事」の記事を引用し、その劣悪な居住性について触れた。

子規が乗船したのは、ハワイ移民船神州丸（2,839 総トン、1873 年建造）と同型の日本郵船の海城丸（3,231 総トン、1873 年建造）の大部屋であったが、次に紹介する記事は、海城丸より 20 年ほど新しい郵船のシアトル航路定期船山口丸（3,287 総トン、1890 年建造）の二段雑居客室の情景である。

“室とは名ばかり船中の窟窿（あなぐら）とも見るべき所に、立廻したる棚の上に枕を駢（なら）べて打臥せる者百を越へたり。其の小さき窓より微かに洩るる光線は、朦朧として黄昏の光よりも弱く、其中に蠢めく人々の顔色さへ冴へたるはなく、陰鬱の気四隣に満ちて、生温き風の堪へ難き臭気を送りて来る。予は宛も罪ありて牢獄に投ぜられしが如くに感ぜり。”

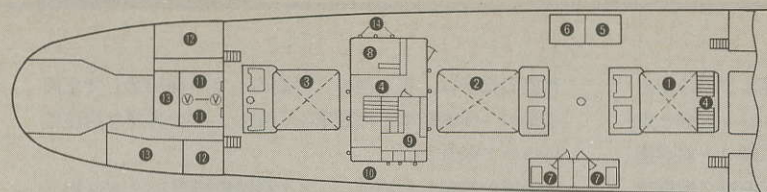
これは星野徳治の「異郷の客」（1903 年警醒社刊）の一文である。星野が 1898 年（明治 31 年）に山口丸の三等で渡米した折、彼の目に入った実景を描写したもので、スティアリッジの陰鬱な様子を具体的に読み取ることができよう。乗船に際して星野は布団、毛布、枕、寝巻の類を携帯しており、この時期、寝具は移民たちの持ち込みであったことが分かる。

次頁に掲げた「神奈川丸の三等客室略図」は、郵船の神奈川丸（6,150 総トン、1897 年竣工）の南米移民船時代の二段雑居客室で、移民船の公式調査としては唯一の「移民運送船之研究」（1930 年外務省通商局刊）をもとに、筆者が作図したものである。神奈川丸は欧州航路用に建造された 13 隻ワンセットの第 1 船であるが、1917 年（大正 6 年）の南米東岸航路の開設後この航路に転じ、1931 年（昭和 6 年）の郵商協約により航路閉鎖となるまで、十数年間南米移民船として稼働した。

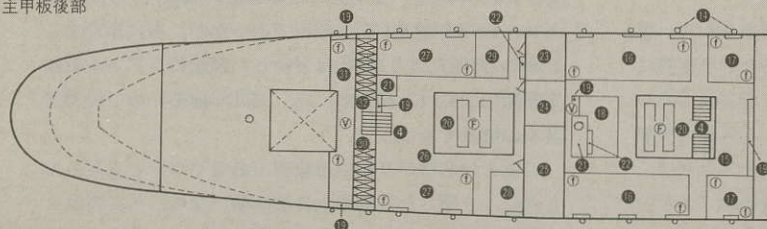
図は主甲板後部の第 4、5 船倉に位置するスティアリッジの見取図で、棧敷部分の定員は 280 人。これに 30 人分の蚕棚ベッドが付いている。

図を見て分かるように二段になった畳棧敷が舷側に沿って並んでいるほか、棚のない棧敷も設置されていた。第 4 船倉への昇降階段はハッチ（艀口）の脇に取り付けられており、撤去可能な簡易式のものであったと思われる。神奈川丸の移民船時代の船客定員は一等 9 人、三等 710 人となっているので、主甲板の前部にも同様のレイアウトの大部屋が広がっていたのであろう。

1 層上の上甲板の船尾甲板室には出産室があり、第 5、6 ハッチに挟まれた甲板室には第 5 船倉への昇降階段、トイレ、医務室、売店が設けられている。出産室は隔離病室としても機能したのであろう。さらに第 5 ハッチの脇には浴室、配膳室、洗濯室を配した小さい甲板室が造



主甲板後部



神奈川丸の三等客室略図

- ①第4ハッチ(艀口)、②第5ハッチ、③第6ハッチ、④客室への昇降階段、⑤洗濯室、⑥配膳室、⑦浴室、⑧医務室、⑨便所、⑩売店、⑪出産室、⑫冷蔵庫、⑬倉庫、⑭船窓、⑮第4船倉ステアリッジ(152人)、⑯二段量機数(上段25人、下段24人)、⑰二段量機数(上段8人、下段8人)、⑱量機数兼休憩室(22人)、⑲食器棚、⑳テーブル、㉑救命胴衣ロッカー、㉒書架、㉓郵便物室、㉔貴重品室、㉕シルク室、㉖第5船倉ステアリッジ(98人)、㉗二段量機数(上段20人、下段20人)、㉘二段量機数(上段5人、下段5人)、㉙量機数(8人)、㉚第6船倉ステアリッジ(60人)、㉛量機数(30人)、㉜蚕棚ベッド(30人)、㉝通風口、㉞大型扇風機、㉟扇風機

られていた。

ステアリッジの室内は、外光を遮るように舷窓に沿って二段の客室をしつらえていたから、さぞかし暗かったであろう。むろん電気照明があったし、機数の舷窓に接する部分には採光のための隙間を切り取ってはいたが、なにしろ船倉兼用の広大な空間である。大部屋の下半分は光が届かないので薄暗く、全体として陰惨な雰囲気支配していたことと想像される。

二段機数から蚕棚ベッド方式へ

残念ながら、このような移民船の二段雑居客室を記録した写真は、筆者の手元にはない。別掲の船内写真は明治末年の青函連絡船比羅夫丸(1,480総トン、1908年竣工)の三等客室であるが、こうした映像から移民船内部をイメージするしか今のところすべはない。この比羅夫丸の二段機数は畳ではなく、板の上にゴザを敷いただけのものであったという。

安洋丸の登場後、ステアリッジは、この二段機数の雑居方式から蚕棚ベッド方式に次第に移行し、居住性も向上するのであるが、当初の蚕棚ベッドは後年のような機能的なものではなかった。

次に引用するのは、笠戸丸移民から5年後の1913年8月に、竹村殖民商館のチャーター船帝國丸(5,163総ト

ン、1894年竣工)で神戸からブラジルに向かった広島県移民野村峯夫の体験記である。野村峯夫は、妻サヨと弟繁行を伴って帝國丸のステアリッジの客となり、51日かけてサントスまで航海した。

“移民に割り当てられた船室には、蚕棚のようにベッドが設けられていた。ベッドといっても素板の上にゴザを敷いただけのもので、ベッド数を増やすためにベッドとベッドの間は極端に狭く、大人が身体を横にしてやっと入れるほどの広さだった。これから二カ月近くを、移民はここで過ごさなければならなかった。移民たちは挨拶がすむと、身の回りの荷物の整理を始めた。サヨは信玄袋をベッドの隅に置き、毛布を取り出して峯夫や繁行のベッドを整えると、自分はベッドに身を横たえた。”(高橋幸春著、1990年講談社刊「蒼氓の大地」より)

毎度、陰惨な事例紹介ばかりで恐縮だが、本稿は底辺の階層を旅客対象とする移民船の歴史なので、性格上、どうしても話が陰気になる。今後もこのような暗い話題が続くが、ご辛抱いただきたい。

帝國丸という船は、元英国P & O社のインド沿岸航路の貨客船マザゴンMazagonである。のちに英国ブリテイッシュ・インディア社の時代を経て、野村一家が乗船した1913年の4月に大連の南満州汽船に身売り、帝國丸と改名したもの。このブラジル行きが、売却後最初の遠洋航海であったと思われる。

第2表 大正・昭和期の南米西岸航路客船

船名	総トン数	垂線間長×幅(m)	主機	速力(kt)	船客定員	建造所
安洋丸	9,534	140.2×18.3	蒸気タービン2基	15.3	一等40, 二等50, 三等546	三菱長崎造船所
静洋丸	6,550	123.4×15.8	三連成2基	13	一等30, 二等40, 三等384	Russell(英グリーノック)
樂洋丸	9,419	140.2×18.3	蒸気タービン2基	15.9	一等46, 二等51, 三等586	三菱長崎造船所
銀洋丸	8,613	135.6×17.7	//	14.6	一等40, 二等38, 三等388	浅野造船所
墨洋丸	8,619	//	//	//	一等40, 二等42, 三等384	//
平洋丸	9,816	140.2×18.2	ディーゼル2基	16.7	一等42, 二等80, 三等500	大阪鐵工所

注) 東洋汽船社船(平洋丸を除く5隻)の船客定員は「東洋汽船六十四年の歩み」(1964年中野雄雄・刊)による。安洋丸の三等定員は本文の数字と異なる。

大正・昭和期の南米西岸航路客船

第1次大戦後の1919年(大正8年),東洋汽船は南米西岸航路用の貨客船3隻の新造を計画し,9,500総トン型1隻を三菱長崎造船所に,8,600総トン型2隻を浅野系列の浅野造船所に発注した。前述のように,この航路の定期船のうち,南米航路用に建造された本職の移民船は安洋丸だけ。紀洋丸は改装客船であるし,静洋丸はもと英国造船所のストック・ポートで,この航路に適しているとはいえなかった。

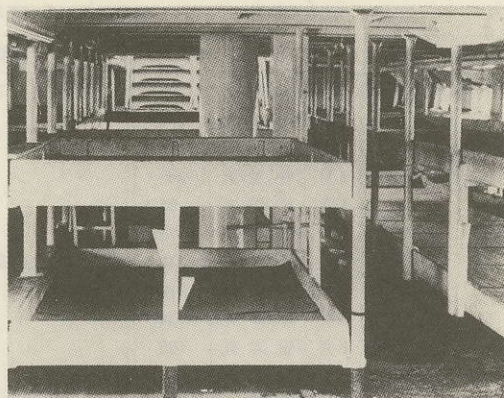
そこで思い切って一挙に3隻新造し,貨物船を含む6隻体制で月1便のサービスを行なおうというのが,東洋汽船のもくろみであった。戦争景気で業績も改善されていたし,船価もこの当時は安かった。大戦中はペルーへの渡航者が多く,日清,日露戦後の実例から,大戦後は移住者がさらにふえるものと予測したようだ。

かくして1921年(大正10年)2月,三菱長崎に発注した樂洋丸が竣工し,6月に就航。浅野発注分の1番船銀洋丸も同年5月に完成し,8月から南米西岸航路に張り付いた。2番船墨洋丸は大戦後の不況のため工事が遅れ,1924年10月に至って竣工,11月に同航路に姿を見せている。3隻の登場に先立ち,1920年11月に,かねてからの計画どおり運航体制が月1便となり,国からの助成金も増額された。

3隻の主要目は,第2表を参照いただきたい。

樂洋丸は,安洋丸と同型の貨客船である。安洋丸と異なる点は,ステアリッジ全室を上甲板1層に集めていること。そのため,上甲板の燃料炭庫スペースを減らしている。主機は同じ型式なので,航続距離は当然短くなった。また,浅野製の銀洋丸と墨洋丸の両姉妹船は,安洋丸をひと回り小型にしたものである。やはり3層の遮浪甲板船で,ステアリッジは上甲板に位置しており,定員が安洋丸級より少なくなっている。

大正期における南米西岸航路定期船のペルー移民の輸送状況は,第3表(次頁)のとおりである。ほぼ隔月の運航であるが,旅客数は少なく,ほとんどの航海が100~200人といったところ。当てにしていたペルーへの



明治末年の青函連絡船比羅夫丸の三等雑居客室。同船の二段積敷は畳ではなく板の上にゴザを敷いただけのものだった。

移民需要がこの程度では,新造船3隻の投入は,結果的にはもくろみに終わったといわざるをえない。

結局,墨洋丸の就航2年後の1926年(大正15年),客船経営を断念した同社は,北米・南米西岸両航路の営業権と天洋丸など8隻を出資して第二東洋汽船を設立,日本郵船と合併するに至った。安洋丸と上記3隻は郵船に引き渡され,南米西岸航路はこれ以後郵船の運航時代に入る。郵船社旗で航海した第1船は,この年の3月に横浜から南米に向け出航した銀洋丸である。

当初,郵船は安洋丸以下4隻を投入し,6週1便のサービスを行なった。寄港地は香港,門司,神戸,横浜,ホノルル,ヒロ(往航),サンフランシスコ,ロサンゼルス,マンサニーヨ,バルボア,カヤオ,ピスコ(往航),モイェンド,アリカ(往航),バルパライソ。明治の航路開設当時と比べると,寄港地がふえている。

4隻のうち,安洋丸は昭和に入って船齢13年となり,2年後に助成資格を失う。そこで,郵船はその代替船として平洋丸(起工時の船名は福洋丸)を大阪鉄工所桜島工場で建造した。1930年(昭和5年)3月にデビューした同船は,主機に三菱製のディーゼルを搭載した優秀船で,客室設備も格段に向上していた。特に一等公室の内装は,外国人船客誘致のため英国業者に発注し,大いに贅をこらしていた。

三等客室も従来の蚕棚の大部屋ではなく,すべてコンパートメント(1室8~12人中心)。三等食堂と喫煙室も設けられている。地味な存在だったが,平洋丸は客室設備に関しては,戦前と戦後を通じて最も優れた移民船であったといえよう。

森岡移民会社の興亡とペルー移民

ペルーへの契約移民は,日本とペルー両国関係者の合意のうえで,1923年(大正12年)11月をもって廃止さ

建造年	備 考
1913	1943年南洋海運に出資
//	建造中のストック・ポートを購入,1926年万成汽船に売却
1921	安洋丸と同型,1943年南洋海運に出資
//	1943年戦没
1924	銀洋丸と同型,1939年炎上沈没
1930	1943年戦没

第3表 航海次別日本人ペルー移民数(1912~23年, 南米西岸航路)

カヤオ到着年月	船名	移民数	カヤオ到着年月	船名	移民数
1912年(大正1年)7月	香港丸	105	1918年(大正7年)1月	静洋丸	253
10月	紀洋丸	270	7月	紀洋丸	255
12月	武洋丸	38	5月	安洋丸	439
1913年(大正2年)1月	香港丸	233	7月	日本丸	201
4月	紀洋丸	65	9月	紀洋丸	244
5月	武洋丸	79	11月	安洋丸	268
8月	安洋丸	376	1919年(大正8年)1月	日本丸	172
10月	紀洋丸	214	3月	紀洋丸	236
12月	静洋丸	134	5月	安洋丸	269
1914年(大正3年)2月	安洋丸	169	7月	静洋丸	209
4月	紀洋丸	48	9月	紀洋丸	282
6月	静洋丸	302	11月	安洋丸	181
8月	安洋丸	429	1920年(大正9年)1月	静洋丸	184
1915年(大正4年)1月	静洋丸	273	3月	紀洋丸	144
3月	紀洋丸	116	5月	安洋丸	74
5月	安洋丸	230	7月	静洋丸	81
7月	静洋丸	97	11月	安洋丸	198
9月	紀洋丸	233	1921年(大正10年)1月	静洋丸	173
11月	安洋丸	275	3月	紀洋丸	111
1916年(大正5年)1月	静洋丸	157	6月	安洋丸	163
3月	紀洋丸	127	7月	静洋丸	147
5月	安洋丸	89	8月	樂洋丸	2
7月	静洋丸	214	11月	銀洋丸	25
9月	紀洋丸	243	12月	安洋丸	23
11月	安洋丸	307	1922年(大正11年)1月	静洋丸	41
1917年(大正6年)1月	静洋丸	236	1923年(大正12年)3月	樂洋丸	33
3月	紀洋丸	231	5月	銀洋丸	49
5月	安洋丸	365	6月	安洋丸	51
7月	静洋丸	215	8月	静洋丸	37
9月	紀洋丸	211	9月	樂洋丸	30
11月	安洋丸	368			

(注) A.モリモト「ペルーの日本人移民」(1992年日本評論社刊)などに
より作成したが、出典の関係で第1表と移民数に差異がある。

れた。第1次大戦後、ペルー農業が砂糖キビから綿花栽培へ転換し、現地人労働者に間に合うようになったのが、廃止の大きな理由とされている。

同年9月24日カヤオ到着の樂洋丸が契約移民の最終便となったが、この時期になると日本人はペルーの農業や商業の分野に進出していったので、契約によらない呼寄せ移民はその後も続いた。

冒頭で触れたように、1899年の佐倉丸から1923年の樂洋丸までの25年間、この国に渡航した日本人移民は21,420人を数えるが、そのうちの8割以上は、下記の移民会社を送り込んだものである。ご覧のように、森岡移民会社の取扱いが圧倒的に多い。

森岡移民会社 14,829人

明治殖民会社 1,003人

海外興業会社 1,054人

東洋移民会社 878人

(入江寅次著、1942年井田書店刊「邦人海外発展史」による)

森岡移民がペルー移民の草分け

であることは、第5回の「明治のメキシコ/ペルー移民」で述べた。日清戦争のさなか、森岡真によって東京に設立された同社は、当初は森岡真の個人名義(便宜的に森岡商会と称した)でハワイ移民を主体に営業していたが、大正初年に株式会社に改組。移民先をハワイからペルーに切り替え、営業の拡大を図った。

この間、自前の中古移民船嚴島丸(3,882総トン、1887年建造)を動かしたことも前に述べた。しかし、船には素人である移民会社による運航は実際にはうまくいかなかった。故障が頻発してしばしば漂流するため、移民たちは、嚴島丸ではなく“いつつくか丸”であると、軽蔑とあきらめの感情をこめて称したという。

こうした事情もあって、明治の末に同社は東洋汽船との提携を深め、1913年に森岡移民合名会社と改名。1918年(大正7年)には、東洋汽船直系の森岡移民株式合資会社として再発足した。社長は浅野総一郎の子浅野良三(東洋汽船の三代目社長)である。

ほぼ同時期の1917年、移民会社の一本化を図ろうとする国の指導により、郵船系の東洋移民を主体に4社が合併、「海外興業株式会社」が設立された。次いで1920年には森岡移民も海外興業に吸収されて解散する。海外興業は唯一の移民会社として、官民協力の国策的移民事業を進めることになった。そして、移民船の活躍舞台もペルーを中心とする南米西岸航路から、ブラジルを中心とする南米東岸航路へと移っていくのである。

郵船時代の南米西岸航路は、貨物需要が大半となり、往航は香港積みの米、復航はチリ積みの硝石と銅鉱石で賑わった。1939年(昭和14年)7月には、銅鉱石を積んで帰国する途中の墨洋丸が、銅鉱石の発熱で火災を起こし、日本近海で沈没している。

太平洋戦争開戦直後の1942年(昭和17年)1月3日、銅鉱石を満載した貨物船鳴門丸(7,142総トン、1934年竣工)が横浜に帰港したが、この航海が1905年に創設された南米西岸航路の最終便となった。