

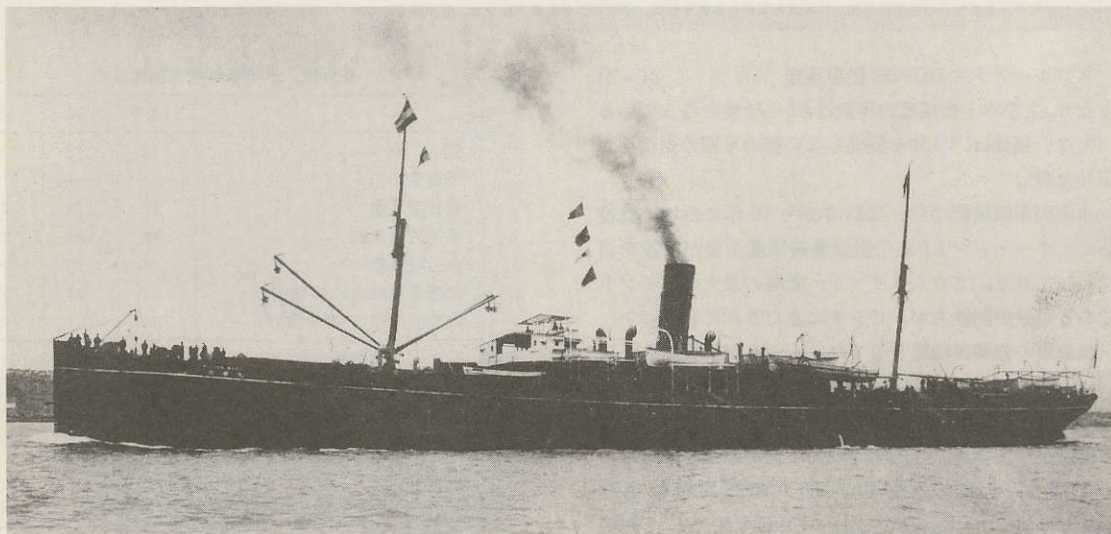
日本移民船始末記

A HISTORY OF JAPANESE EMIGRATION SHIPS ⑨

by Michio Yamada

第9回 初期のブラジル移民船

山田 廸生 (日本海事史学会理事)



第2回ブラジル移民船旅順丸。

笠戸丸移民で皇国殖民が倒産

最初に、下掲の第1回ブラジル移民船笠戸丸の出帆広告をご覧ください。これは、1908年(明治41年)4月3日付け大阪朝日新聞に掲載されたものである。

“伯国サントス直行 汽船 笠戸丸

四月八日横浜発 同十二日神戸発

神戸市海岸通七番A 東洋汽船会社出張所”

笠戸丸が781人の契約移民を乗せて神戸を出航したのは4月28日のことだが、この広告では12日になっている。つまり、予定より16日も遅れて出帆したわけだ。

故郷の田畑や墓を処分するなどして渡航費を工面してきた移民たちにとって、半月をこえる出航遅延は、精神的に苦痛だったことだろう。新天地への期待と士気に水を差されたうえ、国立の移民収容所ができる前の話だから、神戸での滞在費もかさんだはずである（旅館宿泊料は、皇国殖民会社が1日1人あたり50銭を負担したとされている）。

出帆の遅れについて、皇国殖民の社長水野竜は移民たちに、客室改装のためと説明していた。だが本当の理由は、水野が国に納入する保証金10万円が調達できないことにあった。この金は、移民保護法によって、移民

[illegible]

第1回ブラジル移民船笠戸丸の出帆広告（明治41年4月3日付け大阪朝日新聞）。



取扱人に義務付けられていたものである。

“移民取扱人ハ行政庁ニ保証金ヲ納付シタル後ニ非サレハ其ノ営業ヲ開始スルコトヲ得ス”(第16条)

また、その目的については、

“行政庁ニ於テ移民取扱人移民ニ対シ契約ヲ履行セス又ハ第七条ノニ規定シタル保証人ノ義務ヲ履行セスト認メタルキハ保証金ヨリ其ノ費用ヲ支出シテ移民ヲ救助シ又ハ帰国セシムルコトヲ得”(第18条)

つまり、移民先で不測の事故が生じたときの用意に納入させた、というのだが、現実には国がそうしたトラブルで路頭に迷った移民を救助した例はなく、性格が不明確な金であった。さらに奇怪なのは、外務省が皇国殖民の事業への不安から、定額5万円の保証金に、さらに5万円を上積みしたことだ。

資力の乏しい移民会社にとり、増額分込みの10万円は大金である。銀行員の初任給が35円、白米10キロが1円60銭の時代だから、今の4億円ぐらいに相当するだろうか。ともかく、水野は5万円までは捻出したが、増額分がどうしても工面できなかった。

こうした保証金のほかに、出航遅延に伴う笠戸丸の滞船料1日500円も、皇国殖民が負担したらしい。16日間だと8,000円である。これに前述の781人の旅館宿泊料6,248円(1日あたり390円50銭)を合算すると、14,250円になる。出帆の遅れは移民たちだけでなく、皇国殖民にも大きな痛手だった。

資金に窮した皇国殖民は、移民たちの携帯金に目をつけた。“船内での現金所持は危険なのでサントス到着まで会社で保管する”と称して、神戸で携帯金を預かり、保証金に充当したのだ。その額は7,675円とも5万余円ともいわれている。預金はサンパウロ移民収容所で返却するという一札を入れたというのが、保証金に流用済みなのに戻せるはずがない。

移民の保護を謳った法律の条文が、結果的には移民たちの虎の子の携帯金まで巻き上げてしまったわけだから、まったくひどい話である。しかし、ともかくこれで保証金納入の目処はついた。水野はさらに、政友会の代議士を通じて、“8万円で勘弁して欲しい”と外務省に泣きを入れた。外務省も、サンパウロ州政府との外交関係を配慮してこれを承認。笠戸丸はようやくにして出帆にこぎつけたのである。

その年の末、サンパウロ州政府から翌年の移民について打診があったが、移民の携帯金に手をつけたほどだから、皇国殖民が受けたダメージは甚大であった。水野は会社の再建を図るとともに、第2回移民の実現に奔走した。だが外務省はこれを認めず、計画は挫折。結局、皇国殖民は倒産に追い込まれた。

万策つきた水野は、サンパウロ州政府との契約についての権利義務一切を、彼と同じ高知出身の素封家竹村与右衛門に譲渡した。竹村は高知市に竹村殖民商館を設立。水野は実務だけを受け持つことになった。

成功した第2回旅順丸移民

笠戸丸移民から2年後の1910年(明治43年)5月4日、竹村殖民商館の取扱いによる第2回ブラジル移民船旅順丸が神戸を出航、6月28日にサントスに入港した。旅順丸には247家族、909人(男518人、女391人)の移民のほか、移民監督として、竹村殖民商館代表の山地土佐太郎と水野竜が乗船していた。

航海日数56日間。航路は笠戸丸と同じ。航海中死者や重病人はなく、男子1人が出生した。熊本県の実田林太郎の妻タマヨが出産したもので、インドの南方で生まれたので、「印南男」と名付けられたという。

旅順丸移民の際も、笠戸丸の時と同様にサンパウロ州政府から船賃の補助があった。ただし、前回は12歳以上1人英貨10ポンド相当(邦貨約100円)であったのに対し、旅順丸移民ではこれが8ポンド(同約80円)に引き下げられている。

減額の理由は、笠戸丸移民の農場離散者が多く、定着率が低かったからだ。この年はコーヒーが不作で、採取高が見込みの4分の1にも達しなかったことが、その背景にある。加えて、炎天下のコーヒー採取労働に慣れなかったこと、当地の生活環境に順応できず病人が続出したことなどが、不作に追い討ちをかけた。

サントスに着いた旅順丸移民909人は、移民収容所を経て17の農場に配属されたが、先の苦い経験を踏み台にしているだけに、入植地での順応性は第1回と比べ格段の差があった。生活環境についての予備知識が豊富にあり、ポルトガル語をあやつる者すらいたという。それに、この年はコーヒーが豊作だった。

サンパウロ駐在の竹村殖民商館代理人上塚周平(元皇国殖民代理人)の報告によると、第1回と第2回の農場配属8カ月後の定着率は第1表のとおりである。入植状況が好転している様子がうかがわれる。

旅順丸移民の好成績が伝えられると、これに刺激されて日本側の動きも活発になった。

明治末年の日本は、日露戦争後の不況のなか、街には失業者があふれ、農村では中小地主が没落して小作爭議

第1表 第1回と第2回のブラジル移民入植状況比較

	農場数	配属者数	定着者数	退去者数	定着率(%)
第1回笠戸丸移民	6	783	406	377	52
第2回旅順丸移民	17	903	668	235	74

第2表 移民会社による初期のブラジル移民(1908~14年)

回次	出航年月	移民会社	船名	総トン数	船主	移民数
1	1908(明治41). 4	皇国殖民	笠戸丸	6,167	海軍省・東洋汽船運航	781
2	1910(明治43). 5	竹村殖民	旅順丸	4,794	原田商行	909
3	1912(明治45). 3	//	嚴島丸	3,882	尾城汽船	1,432
4		東洋移民	神奈川丸	6,151	日本郵船	1,419
5	1913(大正2). 3	竹村殖民	第二雲海丸	3,973	中村組汽船	1,506
6		東洋移民	若狭丸	6,266	日本郵船	1,588
7	8	竹村殖民	帝國丸	5,163	南満州汽船	1,946
8	9	東洋移民	若狭丸	6,266	日本郵船	1,908
9	1914(大正3). 3	竹村殖民	帝國丸	5,163	南満州汽船	1,809
10		東洋移民	若狭丸	6,266	日本郵船	1,688
計			延10隻			14,986

注) 西向嘉昭「戦前の移民輸送とわが国の海運業」(「経済経営研究」第18号所載, 1967年, 神戸大学経済経営研究所刊)などにより作成。

が頻発した。奴隷に代わる労働力を必要としていたブラジルと、ハワイと北米への移住の道を閉ざされた日本。ブラジル側のプル要因と日本側のプッシュ要因がかみ合い、これ以後ブラジル移民が本格化する。

竹村、東洋扱いのブラジル移民

旅順丸移民の年の11月、郵船系の東洋移民会社がサンパウロ州政府と移民導入の契約を結んだ。契約内容は、竹村殖民商館と同一条件である。東洋移民としては、1897年(明治30年)の土佐丸による渡航が幻に終わって以来、宿願のブラジル移民であった。

新規参入の東洋移民と先発の竹村殖民商館の2社は、コーヒー採取の始まる5月までに移民を送り込みたいとして募集を計画。外務省も、移住者は農業熟達者に限ること、家族構成に注意することなどの条件を提示して、これを認めた。

こうして、1912年(明治45年)3月3日、竹村扱いの

以後、サンパウロ州政府の船賃の補助が中止される1914年(大正3年)3月までに、竹村と東洋は6回にわたりブラジル移民を実施した。各回の取扱い会社、就航船、移民数などは、第2表のとおりである。笠戸丸から数えると、ブラジル側の渡航費補助方式による移民は、7年間に計10回行なわれ、約4,000家族、約15,000人が渡航している。

全10回のうち移民数が最も多かったのは、1913年(大正2年)8月の第7回の時で、527家族、1,946人が乗船した。取扱いは竹村殖民。船は帝國丸。5,163総トンの船に2,000人近く詰め込んだのだから、さぞかし苦しい航海だったろう。この連載の前回「最初の新造移民船安洋丸の登場」で引用した広島県移民野村峯夫のスティアリッジ体験記は、この時のものである。

10航海の就航船は次の7隻である。東洋移民が6,000トン級の欧州航路定期船を回航したのに対し、竹村殖民が5,000トン以下の老朽船をチャーターし、移民を満載している点が特徴的である。

●笠戸丸

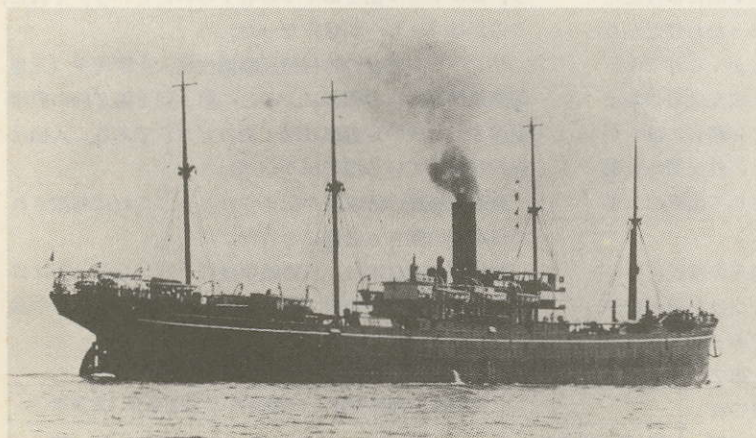
記念すべき第1回ブラジル移民船。この連載の第6回「笠戸丸の第1回ブラジル移民」参照。

●旅順丸

日清戦争の際に海軍省が購入した船。戦後、日本郵船に払い下げとなり、旅順丸移民の年の2月に大阪の原田商行(のちの原田汽船)の手に渡っている。主要目などは第3回の「明治の北米移民」の付表で紹介した。1921年(大正10年)にジャワ海北方で難破。

●嚴島丸

この船については、第5回の「明



第4回ブラジル移民船神奈川丸。郵船の欧州航路の定期貨客船であり、このブラジル行は欧州向け航海の途次同地へ回航したものであった。



治のメキシコ／ペルー移民」で詳述した。ペルー移民に使用された時は森岡商会の持ち船であったが、ブラジル移民当時の船主は尾城汽船である。

●神奈川丸

日本郵船が欧州航路を開設するに当たり、内外の造船所（主に英国）に発注建造した12隻の貨客船の第1船。1897年にグラスゴウのD.W. ヘンダーソン社で竣工した。6,151総トン、主機三連成2基、最高速力14.5ノット。移民船就航時の船客定員は一等9人、三等710人となっているが、実際は第1表のように、定員をはるかに超える移民を乗せている。1934年（昭和9年）解体。

●第二雲海丸

英国ブルー・ファンネル・ラインから購入した中古船で、前名はチン・ウォー Ching Wo。中国水域で稼働していた船であろう。船主は中村組汽船。3,973総トン、主機三連成1基。1894年（明治27年）にペルファストのワークマン・クラーク社で建造された。

●若狭丸

神奈川丸と同様、郵船が欧州航路用に建造した12隻の貨客船の1隻である。1897年にD.W. ヘンダーソン社で完工。6,266総トン、主機三連成2基、最高速力14.4ノット。南米移民船就航時の船客定員は一等40人、二等4人、三等650人。1934年に解体された。

●帝國丸

前回の「安洋丸の登場」で紹介したが、大連の南満州汽船の持ち船で、前身は英国P&O社のマザゴン Mazagon である。1894年にグラスゴウのアレックス・ステファン&サンズ社で完工。5,163総トン、主機三連成1基、速力12ノット。1916年（大正5年）に山下汽船に売却された。

日本郵船の南米東岸航路開設

シンガポール、ケープタウンを経てサントスに至る南米東岸定期航路は、大正末年以降、大阪商船が次々と新造移民船を投入したことから、同社の専用航路のイメージが強いが、移民輸送をベースに最初にこの航路の採算性に着目したのは、日本郵船であった。

前述のように、郵船はまず傘下の東洋移民との輸送契約により、1912年以後4回にわたって欧州航路船をブラジルへ臨時回航した。次いで1916年11月に「ブラジル

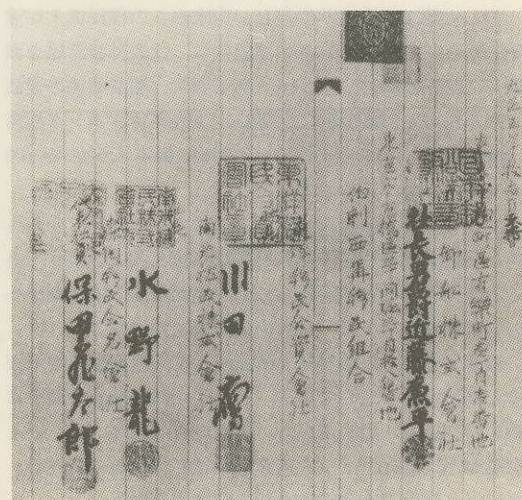


帝國丸の前身英P&O社のマザゴン Mazagon。

移民組合」と移民輸送契約を結び、翌年から貨客船2隻による年3便の定期航海を開始した。

第1船は、すでに臨時便3航海をこなしていた若狭丸で、1917年（大正6年）4月25日に、1,354人の移民と4,035トンの貨物を乗せて神戸を出航している。翌1918年（大正7年）4月以降は使用船を3隻とし、隔月1便の定期とした。帰航ルートは、年3便の時はパナマ運河（1914年開通）経由であったが、隔月便になってからは、南アフリカ経由とされた。

ブラジル移民組合、正しくは「伯刺西爾移民組合」は東洋移民、南米植民、森岡移民の3社が、1916年3月に結成した同盟体である。むろん競合を避けるのがその目的だった。1914年にサンパウロ州政府からの渡航費助成が中止されると、森岡移民は無補助移民を同州に提案し



1916年（大正5年）11月に日本郵船とブラジル移民組合との間で取り交わされた移民運送契約書。郵船の3代社長近藤藤平、南米植民社長水野竜などの名前が見える。

第3表 ブラジル移民組合時代のブラジル移民(1917~20年)

回次	出航年月	船名	総トン数	船主	移民数
11	1917(大正6)・4	若狭丸	6,266	日本郵船	1,354
12	6	河内丸	6,099	//	562
13		志あとの丸	6,182	大阪商船	63
14	9	たこま丸	6,178	//	70
15	11	若狭丸	6,266	日本郵船	1,744
16		志あとの丸	6,182	大阪商船	78
17	1918(大正7)・2	はわい丸	9,482	//	225
18	4	若狭丸	6,266	日本郵船	1,862
19	5	志あとの丸	6,182	大阪商船	107
20	7	博多丸	6,151	日本郵船	1,696
21	9	讃岐丸	6,117	//	1,273
22	10	はわい丸	9,482	大阪商船	359
23	11	若狭丸	6,266	日本郵船	392
24	1919(大正8)・1	博多丸	6,151	//	612
25	3	讃岐丸	6,117	//	797
26	5	鎌倉丸	6,123	//	623
27	7	はわい丸	9,482	大阪商船	239
28	10	讃岐丸	6,117	日本郵船	311
29	11	鎌倉丸	6,123	//	93
30	1920(大正9)・3	土佐丸	5,789	//	450
31	7	河内丸	6,099	//	193
32	10	土佐丸	5,789	//	163
33	11	ばなま丸	6,058	大阪商船	165
計		延23隻			13,431

注)「移民四十年史」(1949年、香山六郎編刊)などにより作成。本文で紹介したように、1918年5月に「ばなま丸」が第19次の「志あとの丸」と同時期に就航しているが、この航海は貨物輸送だけであった。

ていたし、新設の南米移民もブラジル移民に食指を動かしていたので、お互いが無益な競争をする懸念があった。南米植民という会社は、補助打切りの翌年に竹村植民が廃業したため、皇国殖民の水野竜がこれを継承して設立したものである。

折しも第1次大戦が勃発し、南欧からの移民流入が途絶した。この機会を逃さず同組合は、代表神谷忠雄を派遣し、同州政府と交渉。1916年8月に、船賃助成の復活を取り付けた。補助額は12歳以上1人英貨9ポンド相当(約90円)。1917~20年の4年間に、毎年4,000~5,000人を送るという条件であった。

ブラジル移民組合が活動したこの4年間、ブラジルへ向け航海した移民船と移住者数は、第3表のとおりである。また、笠戸丸移民からこの4年間に至る南米東岸への移民数については、次頁の第4表に掲げた。

後述するが、日本郵船と相前後して大阪商船も南米東岸定期航路を開設している。しかし、移民輸送の面では郵船が商船を圧倒していた。移民総数13,431人のうち、郵船が15航海で12,125人を送り込んでいるのに対し、商船は8航海で1,306人を運んだにすぎない。

この理由は両社の使用船の性格にもよるが、郵船が移民輸送、商船が貨物輸送という分掌方針が、最初から

あったように思われる。郵船の6隻は欧州航路からドロップした貨客船であり、前出の若狭丸が4航海と、最も多く起用されている。

若狭丸以外の船について紹介しておこう。

●河内丸

神奈川丸級の3番船。1897年にグラスゴーのネピア・シャンクス&ベル社で竣工。6,099総トン、主機三連成2基、最高速力14.5ノット。南米移民船時代の船客定員は一等9人、三等710人。1934年解体。

●博多丸

神奈川丸級の2番船。1897年にD.W.ヘンダーソン社で竣工。6,151総トン、南米移民船当時の船客定員は一等9人、三等710人。1933年解体。

●讃岐丸

神奈川丸級の5番船。1897年にネピア・シャンクス&ベル社で竣工。6,117総トン、移民船時代の船客定員は不明。1925年に個人船主に売却。

●鎌倉丸

神奈川丸級の4番船。主要目などは、本稿第3回の「明治の北米移民」の付表で紹介した(建造年を誤って1900年としたが、正しくは1897年)。南米移民船当時の船客定員は一等27人、

三等570人。

●土佐丸

同じく本稿第3回の付表を参照されたい。

大阪商船の南米東岸航路開設

この連載も半ばにさしかかり、いよいよ日本の移民船の主役というべき大阪商船の南米東岸航路の定期客船について述べる段になった。これ以後、第2次大戦による中断期をはさみ、南米移民に終止符が打たれる1973年(昭和48年)まで、日本の移民船は同社の南米航路客船群を軸にして展開することになる。

さて、明治末年に極東~タコマ航路を開設した大阪商船が、一転して南米東岸への進出を画策したのは、第1次大戦の勃発後のことだった。

開設の動機について「大阪商船五十年史」(1934年刊)は、次のように記している。

①第1次大戦の戦火の拡大に伴って欧州から南米への物流が途絶し、これに代わって日本から南米への荷動きが出てきたこと、②ブラジルとアルゼンチンは有力な農業国であり、コーヒー、綿花、果物などの輸出貨物の積取りが見込めること、③前述のように、大戦中、欧州か



ら南米への移民流入が中断したため、日本人移民がふえる傾向にあったこと、の3点である。

これを見ると、計画当初はどちらかといえば、貨物需要への期待の方が大きかったように思われる。

1916年(大正5年)5月、大阪商船は社員山内恕を派遣し、現地の状況を調査した。郵船がブラジル移民組合と輸送契約を結んだ年のことである。次いで、山内の調査で確信を得た同社は、南米東岸航路開設を決断。ブラジル移民の先駆けとなった笠戸丸を、再び第1船として投入した。

笠戸丸の横浜出帆は同年12月29日。若狭丸による郵船の開業よりも4カ月ほど先行している。

翌1917年3月には、第2船“たこま丸”が神戸を発向。1、2船は貨物輸送のみであったが、同年6月16日に横浜を出航した第3船“志あとる丸”には、63人の移民が乗船した。同年10月には、この2隻に“ばなま丸”が加わり、“たこま丸”級3隻による年7便の定期サービスとなった。当初の寄港地は横浜、神戸、長崎、香港、シンガポール、モーリシャス(往航のみ)、ダーバン、ケープタウン、リオデジャネイロ(往航のみ)、ブエノスアイレスである。

これで気がつくのは、ブラジル移民の上陸港サントスが寄港地に入っていないことだ。1917~20年の南米移民船の輸送実績(第3表)を見ても、大阪商船の定期船は少なく、貨物主体の、移民を乗せない航海がかなりあったことが分かる(ただし1918~19年は渡航者が多かったため“はわい丸”を臨時配船した)。

南米移民船の営業上の最大のネックは、帰航便の貨客需要が乏しいことである。最悪の場合、空船に近い状態で帰らねばならない。そこで同社は試験的に、1918年5月24日横浜出港の“ばなま丸”の帰航ルートを北米・パナマ運河経由に変え、ブラジルのコーヒーをニューオーリンズに、ニューオーリンズの綿花と銑鉄などを日本に輸送して好成績をあげた(横浜出港日は当時の新聞広告による。同社社史では29日)。

第4表 南米東岸への日本人移民数(1908~20年)

年 度	ブラジル	アルゼンチン	関 連 記 事
1908(明治41)	799	0	笠戸丸移民
1909(// 42)	4	1	
1910(// 43)	911	2	旅順丸移民
1911(// 44)	0	2	
1912(大正1)	2,859	16	竹村、東洋2社による移民
1913(// 2)	6,947	103	
1914(// 3)	3,526	41	第1次大戦勃発、サンパウロ州が渡航助成中止
1915(// 4)	39	33	
1916(// 5)	35	135	同州助成復活、大阪商船が南米東岸航路開設
1917(// 6)	3,883	127	日本郵船が南米東岸航路開設
1918(// 7)	5,956	134	
1919(// 8)	2,732	174	第1次大戦終結
1920(// 9)	970	42	
計	28,661	810	

注) 外務省「旅券下付数及び移民統計」などによる。出典の関係で第1、2表や本文の数字と差異がある。

さらに1920年(大正9年)2月から、使用船を従来の“たこま丸”“志あとる丸”“ばなま丸”に“かなだ丸”“めき志こ丸”“志かご丸”を加えた6隻にふやし、年10便の定期とした。要するに“たこま丸”級が全部この航路に張り付いたわけだ。各船の南米移民船時代の主要目は第5表に掲げた。

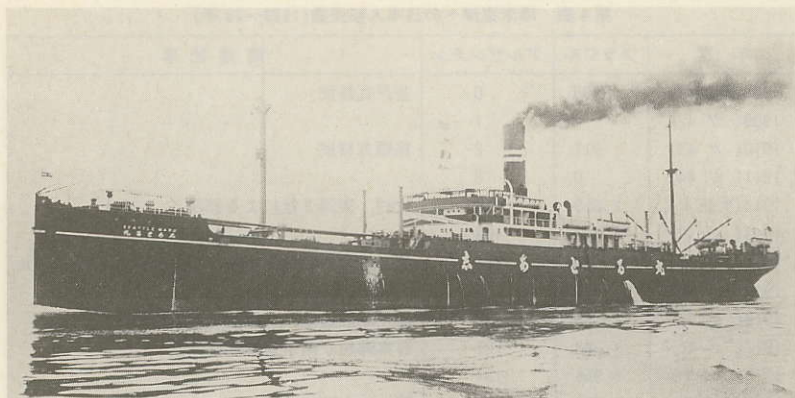
新航路は次のとおりで、帰航便が北米経由になったほか、起点港も横浜から神戸に変更されている。カッコ内は同社の「南米航路案内」(1920年頃のものと思われる。横浜マリタイムミュージアム所蔵)に記載されている神戸からの日程と停泊日数であるが、移民が下船したサントス以降は省略した。

神戸、長崎(2日目、1日)、香港(7日目、1日)、サイゴン(12日目、1日、1922年から寄港)、シンガポール(16日目、2日)、コロombo(24日目、1日)、モーリシャス(1921年寄港廃止)、ダーバン(40日目、3日)、ケープタウン(46日目、2日)、リオデジャネイロ(61日目、1日)、サントス(63日目、2日)、ブエノスアイレス、サントス、リオデジャネイロ、セントルシア(1921年寄港廃止)、ニューオーリンズ、ガルベストーン(1921年から寄港)、クリストバル、ロサンゼルス、横浜、神戸。

第5表 南米東岸航路時代の“たこま丸”級客船

船 名	総トン数	建造年	建 造 所	船 客 定 員	備考(南米航路の就航期間等)
たこま丸	5,850	1909	川崎造船所	一等9,二等204	1917~24年, 1944年戦没
志あとる丸	5,852	//	//	//	1917~25年, 1944年戦没
志かご丸	5,848	1910	//	一等9,二等300	1920~25年, 1943年戦没
ばなま丸	5,789	//	三菱長崎造船所	一等9,二等170	1917~26年, 1935年売却
めき志こ丸	5,761	//	//	一等9,二等200	1920~26年, 1944年戦没
かなだ丸	5,759	1911	//	一等13,二等170	1920~26年, 1943年戦没

注) 1. 各船とも垂線間長121.9メートル、幅15.5メートル、主機三連成2基、航海速力14ノット。2. 総トン数は「大正十年・日本船名録」(逓信省管船局)、船客定員は大阪商船の「南米航路案内」(1920年のものと推定される)による。



南米東岸航路定期船「志あとる丸」。1917年（大正6年）6月、大阪商船の船として初めてブラジル移民を輸送した。

海外興業の創立と渡航費全額補助

ブラジル移民が軌道に乗ってくると、ブラジル移民組合の構成会社は、国の意向により統合化の方向へ進んだ。そして1917年12月1日、資本金900万円の「海外興業株式会社」が東京に設立された。

同社の創立については、第8回の「最初の新造移民船安洋丸の登場」で簡単に触れたが、郵船系の東洋移民と水野竜の南米植民を中核に、日東殖民、日本殖民の4社の合併により誕生したものである。1919年（大正8年）には、伯刺西爾拓殖を吸収。翌1920年には、最後まで統合に反対していた森岡移民も併合し、ここに移民取扱い事業の統一が実現した。ハワイ・北米移民が全盛だった日露戦争の前後に、雨後の筍のように輩出した移民会社は、この時点で一本化された。

こうした動向の背後には、移民事業を国の政策として強力に推進しようとする政府の意図があった。事実において、海外興業はその後、国策代行機関としての役割を遂行することになる。

同社が取扱った最初の移民は、1918年4月神戸出帆の若狭丸による第18次ブラジル移民（第3表参照）で、1,862人の渡航者のうち、1,422人を海外興業が担当し、残りの440人を森岡移民が送り出した。また、統一後では1920年11月神戸出帆の「ばなま丸」による第33次ブラジル移民165人が、その嚆矢である。

ブラジル移民組合とサンパウロ州政府間の契約は、1920年に終了し、翌1921年以降の移民は、海外興業と州政府との契約で送り出されたが、州政府は契約にあたり1917年に復活した渡航費助成を再度打ち切った。その理由は、日本人が浮動性にとみ、入植地に定着しないためとされた。しかし、本当のところは、第1次大戦が終わり、南欧からの移民が再びブラジルに入り出したからだ

った。欧州移民が確保されれば、船賃を出してまで日本人に来てもらう必要はなかった。

その助成金額についてであるが、州の助成額は、当初は1人9ポンド相当だったが、大戦中のインフレで次第にアップし、最終的には20ポンド（邦貨約200円）前後になっていたようだ。ところが前出の「南米航路案内」を見ると、サントスまでの移民運賃は200円になっている。つまり、船賃の5〜6割補助でスタートしたものが、この

時期には実質的には全額補助のかたちに変貌していたのである。したがって、これが停止されると、移民事業の推進に大きな支障が生じることはいうまでもない。

結果的に1922年から3年間、日本人移民は渡航補助なしで移住したのであるが、この間に海外興業は、サンパウロ州に代わって日本政府が渡航費を助成するよう運動を続けた。たまたま1924年（大正13年）8月、関東大震災の罹災家族のブラジル渡航に際し、国は船賃の全額補助を行なった。そしてこれを契機に、政府は積極策の採用を決め、この実例の制度化に踏み切った。

1925年9月、政府はブラジル移民全員の船賃を全額補助することとし、移民会社の渡航手数料（1人35円）も国の負担とすることにした。これは、日本移民史上画期的な施策であった。

かくして、石川達三の「蒼氓」の時代へつながる南米移民の骨格が、ここに形成されたのである。

▶ 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

元日本郵船社員である著者が太平洋戦争動員直後まで事務員として乗船勤務していた時の体験を綴った回想記。

頒布価格1,009円＋310円

(株)海人社

〒102 東京都千代田区飯田橋4-9-8 大和ビル