

# 日本移民船始末記

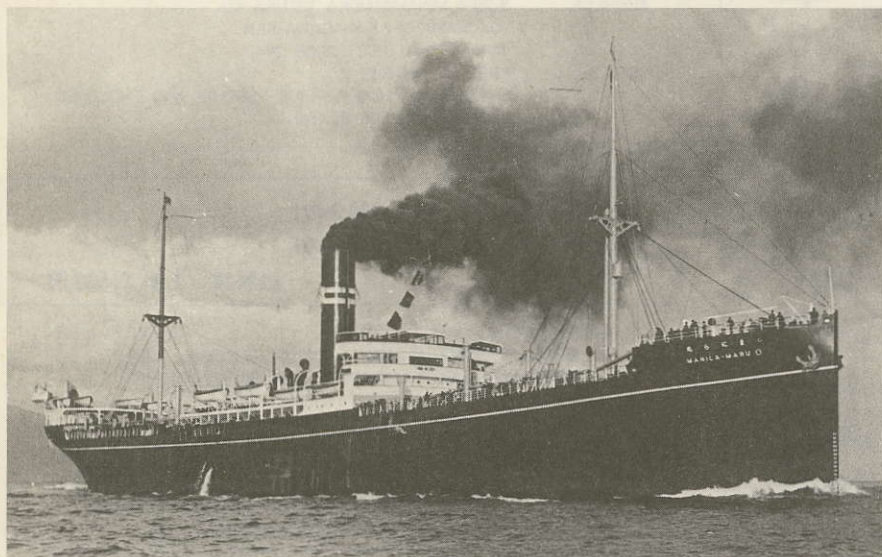
A HISTORY OF JAPANESE EMIGRATION SHIPS ⑩

by Michio Yamada

## 第10回 ブラジル移民の主導権 郵船から商船へ

山田 勉生

(日本海史学会理事)



大阪商船の“まにら丸”。北米航路用に建造された“はわい丸”級の一隻で、1924年(大正13年)“たこま丸”に代わって南米東岸航路に就航した。

### “たこま丸”級南米移民船の船旅

少し長いが、まずはこれをお読みいただきたい。

“使用船は船体巨大、構造堅牢で速力快速の優秀船であります。大海の風波にも動揺する事なく船内の設備は最も整頓して居ます。即ち食堂、浴室、診察室、病室、電灯、電気扇、暖房機、冷蔵庫、洗濯器、理髪、消火装置等万端の設備が完全し、船客の安全と衛生に就ては充分注意して遺憾なきことを期して居ります。南米行邦人客の多くは労働を以て将来の発展を期せらるゝ方々なれば主として三等で渡航されます。三等客室は各船とも船の中央部に設けてありますから船体の動揺を感ずることは毛頭なく且つ寢床には寝具一式毛布に至るまで備付け安楽に航海できる様に注意してあります。尚ほ弊社の船舶には孰れも一等客数名を収容する設備もあり、各等を通じ長途の航海中乗客に最大の慰安を与ふる様船員は最大の努力を致します。”(傍点筆者。原文は旧体漢字)

古風なこの案内文は、前回紹介した大阪商船の「南米航路案内」所載の「船内設備」の項の全文である。就航船は“たこま丸”級6隻で、刊行年の記載はないが、内容からみて1920年(大正9年)頃のものと思われる。

以下、この「航路案内」をもとに、大正時代のブラジル移民船の船旅を復元してみよう。

まず第一に特記すべき点は、傍点部分の毛布を含む寝具一切を船側で用意するようになったことだ。

明治時代の北米航路のスティアリッジ(三等)が、寝具を備えていなかったことは、第8回の「最初の新造移民船安洋丸の登場」の中で触れた。ブラジル移民船の場合も、初期の1913年(大正2年)の第7回帝國丸移民では、野村峯夫の乗船記(同じく第8回で紹介)にあるように、寝具は移民たちの持ち込みとなっていた。こうした点からみて、日本では“たこま丸”級が南米東岸航路に本格投入されたこの時期に、移民船の寝具サービスが開始されたものと考えられる。大西洋航路のスティアリッジで寝具サービスが始まったのは、1890年代末であり、欧米より20年ほど遅れたわけである。

ちなみに食事についてであるが、一等は洋食、三等はむろん和食である。

“たこま丸”級のスティアリッジは、第7回の「排日問題と北米航路客船」の中で紹介したように、上甲板の中央部に位置していた。それが文中の“船体の動揺を感ずることは毛頭なく”という表現につながることになる。船客定員は北米航路時代より若干ふえている。南米航路



就航に際して、浴室や病室などの設置を含めた客室エリアの増設が行なわれたのだろう。

### 移民たちの携帯品、渡航費など

「南米航路案内」は、移民たちの携帯品についても箇条書で詳細に指示している。携帯品のほとんどは入植後使用するものであるが、当時の農民の生活様相が分かるので、これも全文を掲げよう。

“携帯品（以下移殖民に対する注意）

- 一 木綿製折襟の労働服（ワイシャツ、ネクタイ不用のもの）数組、シャツ、ズボン、靴下、和服（寝巻の外不用）等。婦人は木綿製の簡単なる洋服、男児には半ズボン、女兒には短いスカート（袴）が便利であります。
- 二 婦人は必ず猿股を、児童には腰巻を御用意さるゝこと。
- 三 帽子、男は鳥打、麦藁、中折、女は不用。
- 四 靴、男は兵隊靴に類似せる丈夫なもの。女は短靴（靴下は長くて脚部を露出せざるもの）。
- 五 蚊帳、毛布、布団（之は上陸後御使用のものです。船内では之等の設備は皆取揃へて居ます）。
- 六 寝巻は浴衣、但し可成釦等にて胸の開かぬ様に出来たるものが宜敷。
- 七 洗面器、薬罐、食器、鋳力（筆者注：ブリキ）製洋食皿、ナイフ、匙、鍋、鋸、金槌、手拭、小刀、石鹼、紙、封筒、歯磨粉、楊子、鋏、剃刀、鏡、手帳、針、糸、ペン軸、ペン先、鉛筆、其他。
- 八 従来使用せし農具にて携帯に便なるもの。

右の外贅沢品、米、味噌、醤油、絹物類其他商品と認められたるもの（商品には重税を課せらる）及凶器一切は御持参されてはいけません。尚出発港又は寄港地にて巧に種々の甘言を以て衣類等を売付くるものがありますが、これは無用の費用を増すのみで不利益ですからこれ等の勧誘に応ぜぬやう御注意下さい。”

右に掲げたブラジル移民の集合写真は、これも「南米航路案内」に挿入されているものである。“たこま丸”級の上甲板後部に参集した移民たちを、船尾楼甲板から撮ったショットで、左方に日本郵船のタグボートが見えることから、神戸出航時の撮影と思われる。人数は百数十人



大阪商船の「南米航路案内」。(横浜マリタイムミュージアム所蔵)

ほど。乗船者のほぼ全員であろう。男女とも和装であるが、見知らぬ異国への出航をまえに、極度に緊張している様子がうかがわれる。

渡航費用について「南米航路案内」は、次のように一定の目安を示している。

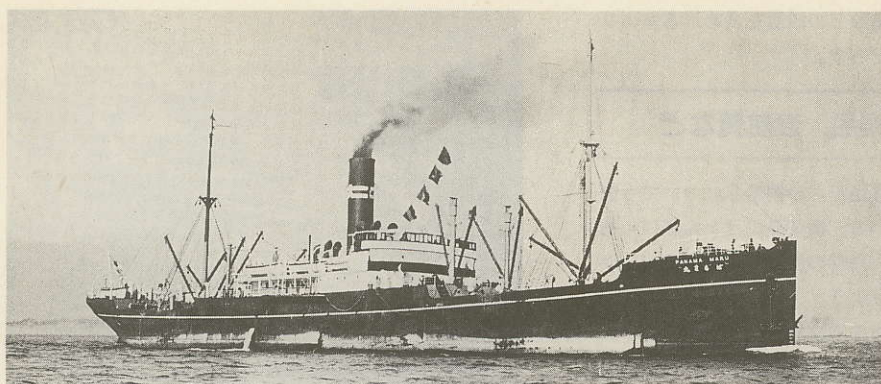
①サントスまでの船賃 200 円、②公認渡航手数料 35 円、③乗船地滞在費（10 日間）15 円、④旅券印紙代 5 円、⑤検疫消毒および種痘料 2 円 70 銭、⑥解貨および手荷物運搬費 60 銭、合計 258 円 30 銭。

このうち船賃の 200 円についてはサンパウロ州政府の



“たこま丸”級の上甲板後部に参集したブラジル移民たち。神戸出航時の撮影と思われる。(横浜マリタイムミュージアム所蔵)





大阪商船の“ばなま丸”。“たこま丸”級の一隻で、海外興業が単独で扱った最初の移民165人をブラジルへ送った。

助成があり、「航路案内」にも“殖民として渡航せらるゝ人は到着後満一箇年を経過すると船賃全額に対し（サンパウロ）州政府から償還を受けられます”と明記している（後述のように1922年から3年間公費補助のない時期があったが）。したがって、正味の所要経費は60円足らずとなる。10年ほど前の笠戸丸移民のときは、募集案内の「渡航者心得」に1人122円必要と概算していたから、この間の物価上昇分を考えれば、移民たちの負担はかなり軽減されたわけだ。

予防接種は種痘だけだった。“出発港で御乗船二三日前に健康診断を受ける手続がありますが嚴重ではありませんね。種痘は必ず乗船地で目的国領事指定医師にして貰はねばなりません”と「航路案内」にある。

こうした乗船や検疫などの出国に関する手続は、海外興業株式会社が一括して処理をした。

“労働移植移民の目的なれば普通移民会社の手を経て渡航せらるゝ方、経費手続万端に於て好都合で、其手続に就ては弊社特約の海外興業株式会社（東京市麹町区有楽町一ノ一）に御照会になれば便宜御取扱致します。”

「航路案内」にはこうあり、“たこま丸”級6隻が張り付いた1920年ころには、大阪商船が海外興業と移民輸送契約を結んでいた状況が読み取れる。

### 郵船が移民輸送を見限った動機

国の意向で移民会社各社が統合し、海外興業株式会社が設立されたのは、前回述べたように1917年（大正6年）12月であり、森岡移民を吸収して完全に一本化されたのは1920年である。その中核となったのは、郵船系の東洋移民と水野竜の南米植民であった。創立時の出資金も、郵船と商船はほぼ同額の約220万円である。

幻に終わった土佐丸移民以後、傘下の東洋移民やブラジル移民組合と移民輸送契約を結ぶなど、ブラジル移民を積極的にリードしてきたのは日本郵船であった。南米東岸航路の船を見ても、商船が貨主客従型の“たこま丸”

級を投入したのに対し、郵船は三等キャパシティの大きい神奈川丸級を配している。船の性格からしても、郵船がイニシアチブをとるのが自然だろう。

ところがこの時期、移民輸送の主導権はなぜか日本郵船から大阪商船へと移行する。これは日本海運史上の謎として、筆者がかねがね疑問としてきた点である。明治中期に郵船の移民事業部ともいべき吉佐移民会社を設立して以来、移民輸送に大きな関心を示してきた郵船が、ここへ来て急に商船の後塵を拝するようになったのは不可解なことである。

むしろそれは、海外興業の設立後、郵船がにわかに南米東岸航路の経営に消極的になったからだ。しかし、その理由は一体何だろう。これについては郵船の社史をはじめ近代海運史料は何も語っていない。

筆者は、その動機は二つあったとみている。

一つは、サンパウロ州政府の日本人に対する渡航費補助打ち切りが決定的となり、ブラジル移民の発展性に問題が出てきたこと。これについては後述する。

もう一つは、1918年（大正7年）と翌19年に若狭丸と博多丸で連続発生した伝染病による大量死亡事件。これが影響したのではなからうか。

海外興業が取り扱った最初の移民は、前回述べたように、1918年4月25日神戸出帆の若狭丸による第18次ブラジル移民で、渡航者1,862人のうち、1,422人を海外興業が担当し、440人を森岡移民が送り出した（渡航者数は郵船の「五十年史」によったが、外務省の史料では1,854人となっている）。ところが、新会社にとって記念すべきこの航海で、流行性脳脊髄膜炎が発生し、サントスに着くまでに53人が死亡するという大惨事が起きた（この事件については別の機会に詳述する）。

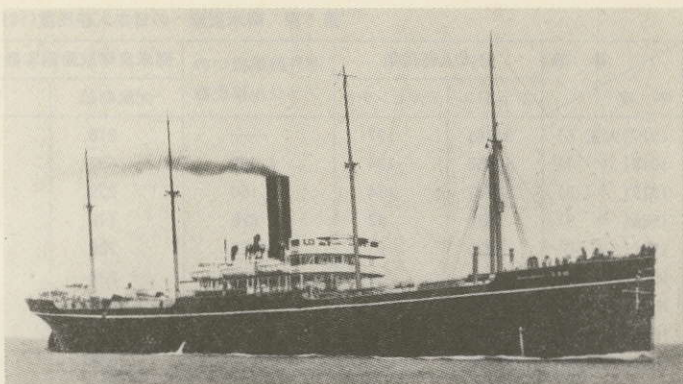
続いて、翌年の1月21日に619人（外務省史料）を乗せて神戸を出航した博多丸（第24次）で、航海中に同じ伝染病が蔓延し、36人が死亡したと伝えられる。実に船客17人に1人の割合で病死したわけだ。

ブラジル移民を国策として大々的に進めようとした矢





日本郵船の鎌倉丸。南米東岸航路の定期船として13回運航し、約4,000人の移民をブラジルへ運んだ。



先の事故である。犠牲者が母国を離れた移民だったとはいえ、郵船が受けた衝撃は大きかったろう。船内の保健衛生管理の在り方はもちろんのこと、移民輸送会社としての資質も問われたのではないか。

この事件についても、郵船の社史や公刊史料類は一切沈黙を守っている。公開したくない不祥事だからであろうか。あるいは、よるべない移民の死亡事故だからであろうか。近代の海運史はその性格上、船を運航する側の視点で構成されがちであるが、この一件は、海運会社側の史料を参照しただけでは、歴史の真実が見えてこない好例といえよう。

さて、海外興業の設立後、商船は北米航路の航路補助を辞退する一方、南米東岸航路の助成を得るべく国に願ひ出ていたが、1920年10月にこれが認められた。通信省の命令航路となったのである。受命第1船は、同年10月25日神戸発航の“かなだ丸”である。ただし、この航海は貨物輸送だけで、移民は乗船していない。

さらに1920年というのは、商船の南米東岸航路が6隻体制、年10便に増便された年でもある。また、移民各社が海外興業のもとに完全に一本化されたのも、前述のようにこの年のことだった。

こうした点から見て、前出の大阪商船と海外興業両社が移民輸送契約を結んだ時期は、1920年と推定して間違いはなかろう。この時期について、商船の社史は何も記していない。海外興業が単独でブラジル移民を送り出したのは、同年11月27日神戸発航の“ばなま丸”（第33次、165人）が最初だが、おそらくこの航海が、両社間の契約による第1船と思われる。

むろん、同様の契約は日本郵船と海外興業の間にも存していただろう。

### 渡航費全額補助に踏み切った背景

「南米航路案内」で概算されている渡航費を見ると、最も金がかかるのは船賃、渡航手数料、乗船地滞在費の

三つであり、これだけで全体の97パーセントを占めている。このうち船賃（200円）と渡航手数料（35円）については、前回述べたように1925年（大正14年）9月から国がその全額を補助することになった。

わが国の移民史上画期的なこの助成事業は海外興業を通じて実施されたが、ここに至るまでには次のような段階を経ている。

1921年：内務省に社会局を設置し、移民奨励業務開始（手始めに海外興業の広報費10万円を補助）

1923年：ブラジル日本人小学校費を国が補助

1924年：関東大震災罹災によるブラジル移民の船賃を国が全額補助

ブラジル移民267人の船賃を大阪毎日新聞社が全額補助（皇太子ご成婚記念事業）

この間、1921年（大正10年）限りでサンパウロ州政府が渡航費補助を再度打ち切ったため、1922年（大正11年）以降3年間公費補助のない期間が続いたことは、前回述べたとおりである（1922年に600人に限り州政府の補助があった）。一方、明治以来多くの日本人を受け入れてきた米国では、排日の流れが最終段階に達しており、1924年（大正13年）には「排日移民法」が制定されている。米国移民が完封され、ブラジル移民は渡航費用の面で動きにくいとあっては、ここは日本政府自体が打開するしかなかったのである。

1925年9月という渡航費全額補助の導入時期については、ここでは外務省の「わが国民の海外発展」（1971年、同省領事移住部編刊）によったが、移民史書の多くは前年の1924年からのこととしている。流れとしては、おそらく関東大震災の罹災移民への個別的な助成がまず行なわれ、1925年になってブラジル移民全員に対するものとして制度化されたのであろう。

さらに3年後の1928年（昭和3年）には、国立の移民収容所が神戸に開設され、その数年後には1人につき50円の支度金も公費化された。その結果、船賃、渡航手数料に加えて、乗船地滞在費の問題も解消し、移民たちが



第1表 南米東岸への日本人移民数(1917~31年)

事 項 年 度	日本人移民数		海外興業扱いの ブラジル移民数	南米東岸航路船客数(*は移民数)		関 連 記 事
	ブラジル	アルゼンチン		大阪商船	日本郵船	
1917(大正 6)	3,883	127	—	210	*3,660	郵船が南米東岸航路開設
1918( // 7)	5,956	134	4,332	692	*5,223	
1919( // 8)	2,732	174	2,150	239	*2,436	第1次大戦終結
1920( // 9)	970	42	826	170	*806	ブラジル移民組合契約移民最終年
1921( // 10)	970	53	923	700	*223	
1922( // 11)	986	52	965	236	*629	サンパウロ州船賃補助打ち切り
1923( // 12)	797	66	891	300	*591	
1924( // 13)	3,689	58	3,705	2,455	*1,399	国・民間が特例的に船賃補助
1925( // 14)	4,908	121	4,638	3,458	*1,600	国の船賃全額補助開始
1926( // 15)	8,599	182	8,192	6,318	1,462	“さんとす丸”級3隻勢揃い
1927(昭和 2)	9,625	262	9,152	7,716	4,631	商船が5隻、年10回に増便
1928( // 3)	12,002	387	11,231	7,786	5,072	国立移民収容所設立
1929( // 4)	15,597	430	13,722	9,132	4,491	
1930( // 5)	13,741	489	12,257	9,031	4,185	“ふゑのすあいれす丸”級2隻就航
1931( // 6)	5,565	362	4,846	5,611	—	満州開拓開始、郵船東岸航路撤退
計	90,020	2,939	77,830	54,054	19,841(*16,567)	

注) 1. 出典は次の史料によるが、出所の相違により相互の数字に若干の不整合がみられる。日本人移民数：外務省「旅券下付数及び移民統計」ほか、海外興業扱いのブラジル移民数：「日本郵船五十年史」(1935年刊)、大阪商船南米東岸航路船客数：「大阪商船五十年史」(1934年刊)、日本郵船南米東岸航路船客数：「日本郵船百年史資料」(1988年刊)、日本郵船南米東岸航路移民数：「移民運送船之研究」(1930年外務省通商局刊)ほか。2. アルゼンチンへの移住は自由移民である。

さほど経済的負担を感じなくても済むようになった。このため、神戸の収容所まで普段着で来て支度金をもらい、服装など身辺を整えて、余った金を船中の小遣いに回す猛者も出てきたという。

こんなに手厚く移民を奨励した背景には、国策として移民を推進しなければならない国内事情があった。

第1次大戦が終わると、軍需や海外市場に依存して国内市場の狭かった日本経済は、経済力を回復した列強との競争に押され気味で、1920年には戦後恐慌に見舞われた。深刻な不況の中で都市部の中小企業には没落する者が多かったが、こうした動向は、都市部を有力な出稼先としていた農民にもダメージを与えた。

この時代、日本の人口の半分が農業で日々の暮らしを立てていた。明治以来農民の貧しさは変わらなかったが、大正末年になるとそれが一層悪化し、小作農の4割が赤字農家になるという状況に立ち至っていた。零落の原因は高い小作料にあった。そして、苦しまぎれに小作料を滞納すると、それは高利の借金に変貌し、積もり積もって生活を圧迫したのである。

生産性の停滞も農村疲弊の原因となった。第1次大戦の頃までは、品種改良や購入肥料の導入などにより、土地の生産性はゆるやかに上昇していた。ところが、この頃になると米の収穫量は頭打ちとなり、小作料の高さだけが際立ってきた。各地で小作争議が頻発し、1926年(大正15年)には全国で15万人を越える農民が小作争議に参加して、生活改善を求めている。

国策として移民を奨励した背景には、こうした事情があった。要するに国が農民を養い切れなくなったわけで、「海外雄飛」という勇壮なかけ声のかげには、「棄民」と称すべき悲惨な実態が隠されていた。明治の移民は働き手だけの出稼ぎ渡航であった。だが、大正、昭和の南米移民は家族ぐるみ母国を離れたのだから、それだけ農村の疲弊も深刻だったといえる。

### ディーゼル移民船さんとす丸級の誕生

こうした国の移民政策と連動して、大阪商船は南米東岸航路客船の船質改善を図った。この航路に張り付いて

第2表 “さんとす丸”級および南米移民船当時の“はわい丸”級

船 名	総トン数	垂線間長×幅(m)	主 機	速力(kt)	船 客 定 員	建 造 所
さんとす丸	7,266	131.3×17.1	ディーゼル2基	16.4	一等40, 特三102, 三等688	三菱長崎造船所
らぶらた丸	//	//	//	16.0	//	//
もんでびでお丸	//	//	//	16.2	//	//
はわい丸	9,454	144.8×18.6	三連成2基	16.6	一等8, 特三96, 三等680	川崎造船所
まにら丸	9,445	//	//	16.3	一等10, 特三90, 三等680	三菱長崎造船所

注) 「日本船名録」(通信省管船局)、「移民運送船之研究」(1930年外務省刊)による。



ディーゼル貨客船“さん  
とす丸”。大阪商船が南米  
東岸航路用に建造した同  
型移民船3隻の第1船で、  
移民輸送に新紀元を画し  
た有名客船である。(大阪  
商船三井船舶)



いた“たこま丸”級は貨物輸送主体の船だし、船客キャパシティの大きい客船を持つ郵船は、前述の事情で経営拡大の意欲を失っていたからだ。

同社はまず、大震災罹災移民の船賃を国が全額補助した1924年12月に、“たこま丸”に代えて“はわい丸”級の2番船“まにら丸”を投入。翌1925年3月には、“志あとる丸”を撤退させて“はわい丸”をつぎ込んだ。9,500総トン型の“はわい丸”級6隻については第7回で詳しく紹介したが、大正末年までに、各船ともボイラーを燃料効率のよい重油焚きに改めている。

大阪商船は第1次大戦後、世界を覆う深刻な海運不況に対処するため、社船の船質改善に取り組んだ。運航コストの安い優秀船隊を擁して、危機を乗り切ろうと図ったわけである。“はわい丸”級の重油焚きボイラー換装もその一環だが、対策の主体は何といっても、そのころ実用化が始まったディーゼル船の導入である。

1924～25年に大阪商船は、1,650万円の社債を募集して南米移民船をはじめとするディーゼル船隊の整備計画を作った。その第1船が英国ヴィッカーズ社製のディーゼル主機を装備した山陽航路の小型客船音戸丸(688総トン、1924年竣工)、第2船がデンマークのB & W(バーマイスター&ウェイン)社製主機を搭載した別府航路客船紅丸(1,540総トン、同年竣工)であることは、日本の海運・造船史上あまりにも有名だ。1924年から33年までの10年間に、同社は38隻を建造しているが、そのうちの31隻がディーゼル船である。

かくして、南米移民船として設計されたわが国初の大

型ディーゼル客船“さんとす丸”(1番船)と、同型船“らぶらた丸”(2番船)“もんでびでお丸”(3番船)の3隻が、1925年から翌年にかけて三菱長崎造船所で誕生する。設計者は大阪商船工務部の和辻春樹工学博士である。採用したディーゼル主機は2,300馬力のものが2基。1,2番船はスイス、スルザー社製の輸入品を装備し、3番船には長崎造船所がライセンス製作した国産機(三菱スルザー型)が搭載された。

ちなみに日本の航洋ディーゼル船の第1船は、1924年に完成した赤城山丸(4,631総トン、B & W輸入機搭載)である。北大西洋航路における最初のディーゼル客船が、1925年竣工のグリップスホルム Gripsholm (17,993総トン、B & W機搭載)であったことを思うと、日本商船隊のディーゼル化は相当素早かったといえる。それほど、燃費軽減が強く要請されていたわけだ。

“さんとす丸”級のデビューは、“さんとす丸”が1925年12月24日、“らぶらた丸”は翌1926年5月、“もんでびでお丸”は同年8月である。3隻の就航に伴って、“たこま丸”級の“志かご丸”“めき志こ丸”“ばなま丸”が撤退。1927年(昭和2年)2月から、ディーゼル移民船3隻に“はわい丸”“まにら丸”を加えた5隻による年10航海のサービスがスタートした。

第1表は商船が移民輸送を開始した1917年から、郵船が東岸航路から撤退する1931年(昭和6年)まで15年間の、南米東岸への日本人移民数である。そのほとんどはブラジル移民であるが、“さんとす丸”級が就航した1926年に移民の急増している状況が分かる。

上述の5隻の主要目については第2表を参照されたい。“はわい丸”級は北米航路時代に比し、三等の定員がかなりふえている。“さんとす丸”級については、次回で改めて詳しく紹介する。

## 日本郵船の南米東岸航路の終焉

大阪商船がディーゼル船を主体とする5隻で年10回

建造年	備考(南米航路の就航期間等)
1925	1925～40年、1944年戦没
1926	“さんとす丸”級2番船、1926～40年、1945年戦没
//	“さんとす丸”級3番船、1926～41年、1942年戦没
1915	1925～36年、1944年戦没
//	“はわい丸”級2番船、1924～36年、1944年戦没



第3表 日本郵船の南米東岸航路客船の航海数と移民輸送数

船名	航海数	移民輸送数	船名	航海数	移民輸送数
神奈川丸	17	6,256	備後丸	5	1,933
河内丸	17	5,109	讃岐丸	3	2,378
若狭丸	16	13,460	阿波丸	3	893
鎌倉丸	13	3,964	土佐丸	2	625
博多丸	9	5,377	計	85	39,995

注)「日本移民概史」(1937年海外興業刊)による。

のサービスを開始した翌年、郵船は神奈川丸など6隻による年12回の運航を開始した。ということは、両社の船が毎月ほぼ各1隻出航したわけだが、移民輸送数は、第1表に見るように、便数の多い郵船のほうが少ない。郵船の使用船が速力の遅い老朽船であるため、海外興業が商船の船を主体としたからである。

この時期の郵船の南米東岸航路の寄港地は、次のとおりである。商船と大体同じだが、商船が復航を北米経由としたのに対し、郵船は南ア経由を原則としていた(積荷の都合で北米経由の場合もあった)。

横浜、神戸、門司、シンガポール、モンパサ、デラゴアベイ(1927年ロレンソマルケスと改名)、ダーバン、ポートエリザベス、ケープタウン、リオデジャネイロ、サントス、ブエノスアイレス。

使用船は、神奈川丸、鎌倉丸、河内丸、博多丸、若狭丸、備後丸。日清戦争後、欧州航路用に建造された13隻ワンセットに属する船ぶねである。客室は二段積載方式で、その劣悪な居住性については、第8回の「最初の新造移民船安洋丸の登場」で詳述した。

やがて海運不況下の1931年4月に至って、郵船と商船との間で、両社の無益な競争を避けるための「郵商協約」が結ばれた。主な同意事項は、①郵船は南米東岸航路を休止する、②商船はピュージェット・サウンド(タコマ)航路を休止する、というもので、大正に入ってから両社の運航ポリシーからすれば、至極当然な取り引きが行なわれたわけだ。休止といっても、実際には廃止を意味していた。

かくして、この年の4月2日に横浜を出帆した神奈川丸を最終船として、郵船は南米東岸航路から撤退。1917年4月にこの航路を開通してから14年、明治末年に欧州航路船を臨時回航させたときから数えると、19年間にわたる運航に終止符を打ったのである。

この19年間、郵船の南米東岸航路定期船が移民に従事した回数は合計85航海。輸送数は約4万人に達した。船ごとの航海数と移民輸送数は第3表のとおりで、航海数では神奈川丸と河内丸の17回が最も多く、輸送数では若狭丸の13,460人が群を抜いている。

同じ期間、大阪商船側の船客数は約54,000人(第1表参照)。その大部分は移民であり、両社の実績にそれほど

開きがあるわけではない。しかし、この数字はブラジル移民は商船の独壇場だったと理解してきた向きには、意外な感を与えるのではないか。戦前の日本客船は郵船が北米・欧州航路の一流客船、商船が南米移民船と近海航路客船とする把握が一般的だからだ。

郵船関係の史料に移民の記録は少ない。南米東岸航路が同社の基幹ルートではなかったこと、

昭和初期に同航路から撤退したこと、そして何よりも、移民事業が人間を貨物として扱うダーティー・ビジネスであること。これが記録に残されなかった理由であろう。

だが、実際は郵船が移民輸送面で果たしてきた業績は、上の輸送数が示しているように大きなものがある。前述のように、明治期に日本最初の移民会社である吉佐移民を系列会社として設立して以来、大正に入ってから移民会社群が海外興業として一本化するまで、わが国の移民事業をリードしてきたのは郵船であった。

しかし、ブラジル移民が国策として推進されるようになったこの時期、移民輸送の主導権は郵船から商船に移行する。商船が局面の展開に即応して、ディーゼル船を導入するなど使用客船の改善を図ったのに対し、郵船は一貫して老朽客船を投入、明治の出稼ぎ移民時代の運航ポリシーから脱することができなかった。結果的に移民たちを暗い畳敷き二段客棚のスティアリッジに押し込め、低速船による長期間の航海を強いることで、彼らを苦しめたのである。

移民輸送で郵船の業績が大きかったという意味は、こうしたマイナスの史実を含めての評価であることはいくまでもない。

■訂正：前回の記事で、109頁左段上から15行目に「第1表」とあるのは「第2表」の、また111頁の第5表で「船客定員」欄に「二等」とあるのは「三等」のそれぞれの誤りでした。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。

二〇 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勃発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＋360円