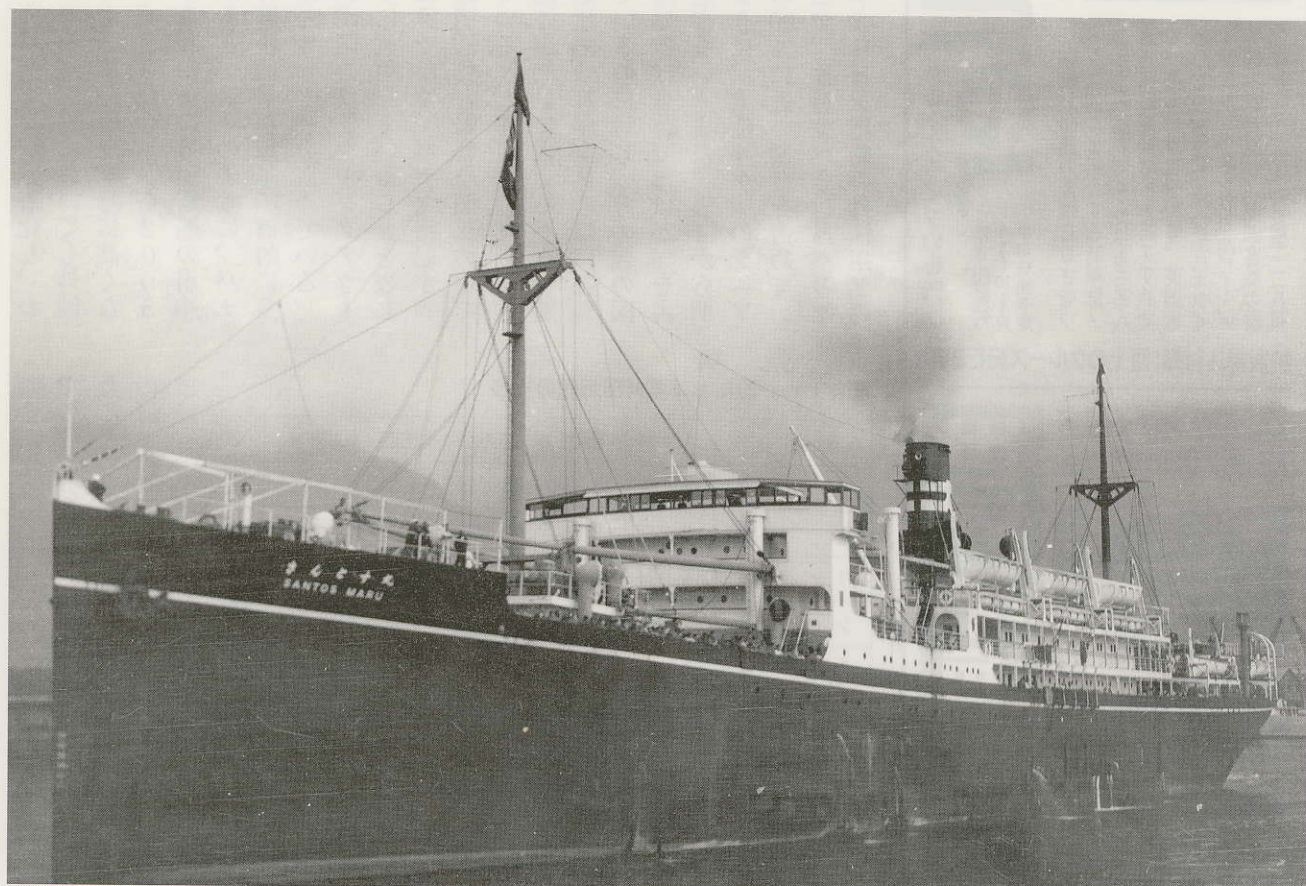


世界水準に達した 日本最初の移民船

文・山田廸生(日本海事史学会副会長)



さんとう丸の特別3等食堂 (横浜みなと博物館提供)



さんとう丸 (A. Duncan 提供)

さんとう丸(初代)

《主要目》 貨客船、大阪商船所属、総トン数7,266トン、重量トン数6,800トン、垂線間長131.0メートル、幅17.0メートル、主機ディーゼル2基(2軸)、計画出力4,600馬力、最高速力15.8ノット、旅客定員1等40人、特別3等102人、3等681人。1925(大正14)年12月三菱長崎造船所で竣工。南米東岸航路に就航。1941(昭和16)年12月海軍に徴用され潜水母艦となる。1943(昭和18)年3月海軍運送船となる。1944(昭和19)年11月バシー海峡で米潜水艦の雷撃を受けて沈没。同型船らぶらた丸、もんでびでお丸

移住者の生存権を相応に配慮

移民船は「人を積む貨物船」といわれる。

ボロ船に多くの移住者を詰め込み、苦難の航海を強いた歴史は、明治日本にもあった。

むろん、国がこれを規制する動きもあった。

日清戦争後に成立した「船舶検査法」体系下の法令には、旅客船（移民船もこれに属する）の設備と運航について、さまざまな規制項目を定めた。移民船の項目も加えた。

だが、こうした国の意向に実体がともなうようになつたのは、ブラジル移民が国策として進められた大正末年以降である。船のほうではこの時期、国策と連動した本格的な南米移民船「さんとす丸」級3隻が誕生した。

第1船「さんとす丸」が完成したのは1925（大正14）年12月。建造所は3隻とも三菱長崎造船所。基本設計にあつたのは大阪商船工務課の造船技師和辻春樹である。

「さんとす丸」級の評価は、3隻中の1隻「らぶらた丸」が登場する石川達三の名作『蒼氓』の影響があつてか、必ずしも高くない。しかしこのクラスが、当時の移民船の国際水準からみて、それなりのレベルに達していたことは認めてやらねばなるまい。

「さんとす丸」級は、家族単位の移住者用に建造された日本最初の南米移民船である。燃費のよいディーゼル主機の採用によって、船

会社は経済運航が可能になった。1日でも早い到着を望む船上の移住者たちにとつても、性能向上は歓迎するところであつた。スチーム主機の日本郵船の移民船隊が神戸―サンクト間に65日を要したのに対し、「さんとす丸」級は、航海速力のアップと寄港地の省略によって、これを47日に短縮したのである。

このクラスには、もうひとつ注目すべき施設が新設された。特別3等食堂である。席数は120。本来は特別3等の公室であるが、食事とき以外は、移住者たち（3等）の船内自治組織の会議や行事、船内小学校やポルトガル語講座の教室などに利用された。このクラスが、移住者の生存権を相応に配慮していたことを示す事例のひとつといえる。

移民担当の外務官僚に嫌われる

こうした居住性のよい移民船がこの時期に登場した最大の理由は、世界的動向として、移民船の性能向上が関係各国から望まれていたことがあげられる。関係各国は、移民船の設備と運航に対し、きびしいルールで臨むようになった。多くの移住者が船とともに沈んだタイタニック事件の影響もあった。

国際移民会議が開催され、移民船の性能や居住性が問題になった。日本の外務官僚も参加している。が、日本のルールは明治の「船舶検査法」体系を超えられなかった。

南米移民船のばあい、ブラジルの関連法令は年ごとにきびしさを増していた。船会社としては、これをクリアしないと、船がブラジルの港で立ち往生してしまう。「さんとす丸」級が新造された背景には、船会社側ののびきならない事情があつたのである。

日本のルールを超える優秀船が登場したわけだから、官僚は面白くなかつただろう。外交史料館に残されている記録をみると、移民担当の外務官僚が「さんとす丸」級に対し、きびしい目を向けていたことがわかる。

たとえば、わずか40人の1等船客の旅客設備に船橋樓甲板の大半を充てるのはやめるべきだ、と言っている（外務省通商局『移民運送船之研究』別冊・第7章）。大阪商船の南米東岸航路は、西航世界一周航路であり、1等料金がかつた。だから、外国人の利用が多かつた。国が航路補助金を出しているのに、外国人船客の設備が甲板の大半を占領しているのはケシカラン。こういう理屈である。

屁理屈である。そうなると、北米航路客船に外国人向けの広くて豪華な1等エリアを設けるのもダメ、ということになる。航路補助があつたし、移住者も乗せていたからだ。

結局、日本の旅客船ルールが明治の「船舶検査法」体系から、現行の「船舶安全法」体系に移行するのは、「さんとす丸」が誕生してから9年後になった。