

日本移民船始末記

A HISTORY OF JAPANESE EMIGRATION SHIPS ⑯

by Michio Yamada

第15回 蒼氓の船旅③「苦あり楽ありの船内生活」



山田 達生

(日本海事史学会理事)

シンガポール港における
“さんとす丸”。グループで
市内見物をしたのであろう
か、婦人たちが乗船する姿
が見える。鉄道レール船の
ホース状のものは給水管の
ようだ。(大阪商船三井船舶)

寄港地での上陸見物

移民たちの寄港地における上陸見物は、原則として自由であった。彼らをあざかる移民輸送監督としては、事故防止の観点から上陸には消極的であったが、逆にいえば寄港地での観光は、長期航海によるストレスを解消するのに最も有効な方法でもあった。

前回紹介した海外興業発行の「渡航案内」中の「船中心得」では、上陸見物ができるとしたうえで、“寄港地上陸の際は監督の命令注意をよく守らなければなりません”，と釘をさしている。

外務省も、移民たちの自由を尊重する意味から、寄港地当局が許可しない場合や伝染病予防の必要が生じた時を除いて、彼らを上陸させる方針をとった。ただし、旅慣れない彼らが、道に迷ったりトラブルに巻き込まれたりしてはいけないので、上陸に際しては十分な注意を与える、可能な限りグループで行動するように関係者を指導したようだ。

では、實際にはどうだったのだろうか。昭和初年の神

奈川丸のある航海（年月不詳）では、次のように記録されている。

門司：上陸、香港・シンガポール：コレラ予防のため上陸禁止、モンバサ：上陸、ロレンソマルケス：当局の命により三等船客の上陸禁止、ダーバン：上陸、ポートエリザベス：沖がかりのため上陸禁止、ケープタウン：上陸、リオデジャネイロ：上陸。

参考までに、「蒼氓」の“らぶらた丸”での上陸状況も記しておこう。

香港：自治団役員および移民輸送監督が許可した移民のみ上陸、サイゴン：コレラ・腸チフス予防のため上陸禁止、シンガポール：上陸、コロンボ：沖がかりのため上陸禁止、ダーバン：上陸、ケープタウン：三等船客の上陸禁止、リオデジャネイロ：上陸禁止。

寄港地における上陸観光もさることながら、途中寄港の最大の目的が、積荷の荷役、燃料・清水・食料品などの補給にあったことはいうまでもない。

昭和初年の記録を見ると、貯蔵に限界のある肉類、野菜、生魚、水、清水といったものは、香港以後、寄港のたびに積み込んでいる状況である。このうち、食料品に



関しては前回詳しく紹介したので、船内での清水使用について次に述べるとしよう。

厳しく制限された清水の使用

1994年夏、日本列島は西日本を中心になかつてない水不足に悩まされた。しかし、戦前の南米移民船の船内での給水状況は、そんな生易しいものではなかった。

“錢出す思いで水を出せ”

“船に井戸なし泉なし”

「蒼氓」に出てくる清水節約の標語募集の入選作品である。生活用水を使う洗面所、浴室、洗濯場には、この手の標語がベタベタ貼りつけられていたという。

清水の節約は、神戸出航直後の家長会議で、船側から移民たちに強く要望され、入浴や洗濯の使用時間についての説明もあった。船客と乗組員合わせて千人近くを乗せて長期航海を行なう南米東岸航路では、清水の有効使用が航海中の大問題だったのである。

混乱を避けるため、各船とも船内自治団を活用して水問題の処理に当たった。監理委員を互選して清水管理を行なう方法も、しばしば採用された。

清水のうち飲料水については、移民船の備えるべき量が規程によって定められていた。その最低量は、明治の「船舶検査規程」(第6号表。第91条関連)、昭和の「船舶設備規程」(第2号表。第121条関連)とともに1人1日2升(3.6リットル)である。ちなみに英國のルールでは、移民船の飲料水の最低量は、1人1日1英ガロン(4.

5リットル)となっていた。

むろん、清水の使用は飲料水だけではない。洗面、洗濯、入浴時の上がり湯(シャワー)のほか、調理室でも大量に必要とすることは、いうまでもない。

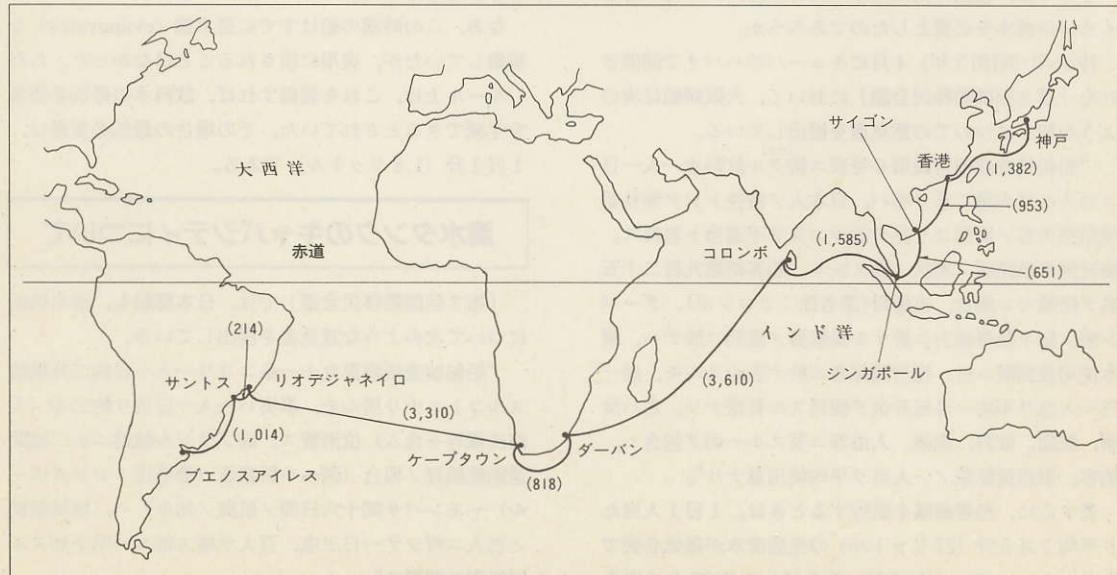
まず洗面所の水であるが、大阪商船の場合、航路区间に応じて清水は時間給水にしたようだ。標準的な給水時間は、午前中2~3時間、正午1時間、夕方1時間程度。船によっては、清水切符を発行して一定量をこれと引き換える方法もとられた。したがって、移民たちにとって自前のバケツとか洗面器の類いは、船内生活を送るうえの必需品であったわけだ。また、三等便所の手洗い水には海水が給水された。

次に入浴については、船によって、あるいはその時の乗船者数によって差異があったが、ほぼ1日おき、または3日に1回というのが普通だった。ただし、運動会とか大掃除のような行事があった日には、できるだけ入浴できるようにしたようだ。酷暑の熱帯・亜熱帯海域の航海で、皆汗まみれになっていたから、できれば毎日でも風呂に入りたかったであろう。

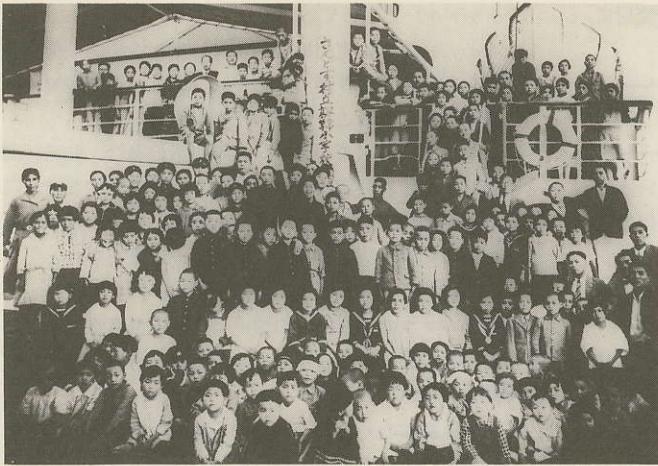
乗船者が毎航海多かった“さんとす丸”級では、入浴はだいたい1週2回。回数は少ないが、上がり湯の使用については制限を設けなかった。前にもいったが、浴槽に張られるのはむろん海水である。この点は戦後の南米移民船も同じであり、筆者もかつて区間乗船した折、海水風呂に入った体験がある。

ちなみに「蒼氓」では、風呂の使用は1週2回。午前9時から午後5時までを五つの時間帯に分け、スティア

昭和初期の大坂商船南米東岸航路図(往航)



注) 1. 航路は標準例である。2. “はわい丸” “まにら丸”は長崎に寄港した(1930年廃止)。3. 各港間の距離
単位は「浬」。数字は「Distance Tables for World Shipping」(1983年日本海運集会所刊)によった。



“さんとす丸”の船内小学校記念写真。後方のデリックポストに「さんとす丸立
尋常高等小学校」と表示されている。1933年の撮影と思われる。(大阪商船三井船舶)

リッジ区画別に入浴している。

洗濯については、清水供給を時間で制限していたが、なるだけ不自由しないように船側も配慮した。船によつては、昼夜給水したケースもある。

ただし、“さんとす丸”級の場合は、この点も厳しかったようだ。「蒼氓」によると、洗濯場の使用時間は毎朝8時から午後4時まで。風呂と同じく、スティアリッジ区画別に時差利用したとある。“さんとす丸”級の洗濯場は、船尾甲板室に位置していた。病室エリアの下である。

南米東岸航路客船の清水必要量

それでは、戦前の南米東岸航路客船は、いったいどのくらいの清水を必要としたのであろうか。

1928年(昭和3年)4月にキューバのハバナで開催された「第2回国際移民会議」において、大阪商船は次のような清水についての意見書を提出している。

“船舶検査規程付表第6号表ニ掲タル飲料水一人一日ニ對スル最少量二升ノ率ハ、日本人ノ特性トシテ弊社船乗船移民客ノ実情ヨリ見テ過少ニシテ不適當ト思料ス。弊社南米航路船ノ實状ニ微スルニ、船客總數九百二十五名ヲ搭載セシ場合、古倫母(筆者注:コロンボ)、ダーバン間ノ如キ熱帶地方ニ於ケル長航海ノ港間ニ於テハ、清水使用量制限ニ付、相當關係者ニ於テ苦心スルモ、尚一日一人当り平均一斗五升余ヲ使用スル有様ナリ。右ハ炊事、洗面、飲料、洗濯、入浴等ニ要スル一切ヲ包含シ、船客、乗組員總数ノ一人当り平均使用量ナリ。”

要するに、熱帶海域を航行するときは、1日1人当たり平均1斗5升(27リットル)の生活清水が最低必要である、といっているわけだ。重さにして約27キロである。現在、東京都民が1日に使用する水道水は1人当た

り約250リットル。移民船の船内と、盛大に清水を消費する現代の都会と比べるのは当を得ていないが、それにしてもたいへんな差である。

この1日1人27キロという必要量を、“さんとす丸”級に当てはめて考えてみよう。

「日本汽船件名録」の数字をもとに、船客定員830人(一等40、特三102、三等688)、乗組員106人、合計936人として概算すると、満船時の清水必要量合計は1日25トンになる。対して、“さんとす丸”級の清水タンクの容量は406トン(同件名録)。したがって、生活清水に限つていえば、16日はもつ。商船の南米東岸航路で最も航程の長い区間は、コロンボ～ダーバン間の3,610浬。日数にして11日であるから、不測の事態でも起こらない限り、数字上はなんとか間に合う。

だが、この1日の清水必要量25トンというのは、節水に節水を重ねての数字であるし、前にも触れたように、このクラスの船は、900人以上の船客を乗せて航海することが多かったから、實際にはかなり厳しい給水状況だったのではないか。前出の“錢出す思いで……”といった標語は、船のハード面からみても、真実味をもった言葉として十分に納得できる。

こうしたことから、南米東岸航路の移民船は、商船も郵船も、寄港するたびに、すべてに優先して清水を補充満載した。清水積み込み方法は、香港から先では水道管を通して行なわれた。香港とシンガポールでは給水船によるものがあった。

なお、この時期の船はすでに造水機(evaporator)を装備していたが、実用に供されることはなかった。ただしルール上は、これを装備すれば、飲料水の最低必要量を半減できるとされていた。その場合の最低必要量は、1日1升(1.8リットル)である。

清水タンクのキャパシティについて

「第2回国際移民会議」では、日本郵船も、清水供給について次のような意見書を提出している。

“船舶検査規程第九十一条ニヨリ一人一日約二升供給スルコトニナリ居ルモ、事実ハ一人一日当り約二斗(入浴洗濯等モ含ム)位消費ス。尚ブラジル航路ニテ二港間遠距離航海ノ場合(例へハ新嘉坡(筆者注:シンガポール)～モンバサ間十六日間ノ航海ノ如キ)ハ、移民最初ノ百人ニ對シテ一日三屯、百人ヲ増ス每ニ一屯ヲ加フル様消費ヲ制限ス”。

郵船の船では、1人1日2斗(36リットル)を消費す

るというのである。商船より 10 リットル近く多いわけだから、これは相当厳しい条件になる。

移民船時代の旧欧洲航路客船神奈川丸を例にとると、この船の船客定員と乗組員数の合計は約 800 人であるから、満船時の 1 日の清水必要量はざっと 29 トン。対する清水タンクの容量は 271 トン(日本汽船件名録)。計算上は、10 日足らずでタンクはカラになる。

やむなく、意見書の後段にあるような消費制限が出てくるわけだ。すなわちシンガポール～モンバサ間のような長航程の区間では、最初の 100 人に對し 1 日 3 トン、100 人を増すごとに 1 トンを加えた量とする、というはなはだしい制限が強行されることになる。この計算だと、800 人満船の場合、1 日の消費量は 10 トンに制限されるから、必要量の 3 分の 1 しか使えない。

大正初年のブラジル移民の草創期、郵船の旧欧洲航路客船は、1,500 人を越える移民を乗せて航海しているが、清水タンクのキャパシティがこの程度だから、さぞかしひどい給水事情だったことだろう。もっとも大正末期になると、郵船の移民輸送数は急減し、500 人以上の航海が稀になったため、船内の給水事情も緩和された。この時期には、風呂にも 1 日おきに入れたという。

ところで、さきほどから話題にしている客船の清水タンク容量は、どうやって決定したのだろうか。

当然これについては船客定員、乗組員数、就航航路などにより大きく左右されるわけだが、英國の移民船の場合、1 日あたり次のような算出方式があった。

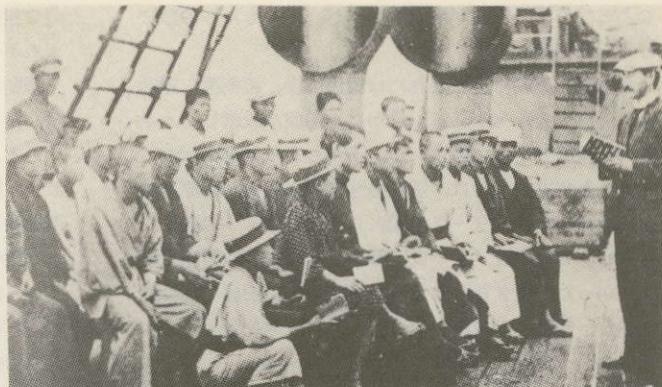
一、二等船客	25 人につき 1 トン
移民、下級船員	75 人につき 1 トン
衛生設備用	0.5～5 トン
調理用（一、二等）	100 人につき 1.5 トン
同（移民、下級船員）	100 人につき 0.5 トン

この英國の算出方式を“さんとす丸”級に当てはめて計算すると、1 日の清水必要量 21～25 トン、1 人当たり 22～27 リットルという数字が出る。つまり、前述の商船の意見書にある必要量とほぼ一致する。

こうした点から見て、“さんとす丸”級の 406 トンという清水タンクのキャパシティは、英國方式を参考としつつ、航路事情から、16～19 日程度の清水を確保するという構想で見積もられたものと考えられる。

青年団などによる教育と運動行事

神戸からサンクトスまで 12,000 浬の航海は、移民たちの日常状態によって、次の 3 段階に大別できた。



大正初期の移民船上における語学講習風景。船名は不明だが、明治大正期の移民船には移民用の適当な公室がなく、講習はオープンデッキで行なわれた。

第 1 期：試練の区間（東シナ海）

第 2 期：退屈の区間（南シナ海、インド洋）

第 3 期：緊張の区間（大西洋）

第 1 期は香港までの数日間で、別離の悲しみと船酔いと闘わねばならない厳しい試練の区間。第 2 期は香港からダーバンまで、航海にも慣れた移民たちが、時間もあつたが、それなりに船旅を楽しむよりも持てた。第 3 期はダーバンからサンクトスまで。遙かな存在だったブラジルが身近に感じられ、期待よりも不安が先行して、船内の空気が緊張してくる区間である。

青年団や婦人会が、移民輸送監督と助手の指導のもとに活動を始めるのは、香港を出て第 2 期に入ってからである。彼らの活動は、①教育行事、②運動行事、③演芸行事、の三つが主体であったが、全体の傾向は、自治体や企業が行なう現代の研修クルーズや青年の船の企画に似ていた。大阪商船の後身といえる商船三井客船のクルーズ客船群が、現在こういった分野のチャーター・クルーズで強みを発揮しているのは、移民船運航時代からの伝統と関係があるのかもしれない。

余談はさておき、行事の中身を紹介しよう。

まず、①の教育行事。このなかで最も重視したのは、前述の船内小学校の開設である。授業時間は午前。商船の場合、教室は特三食堂であった。よくしたもので、大勢の移民の中には教員経験者がいて、子どもたちの指導に当たってくれた。大人向けでは、ポルトガル語や現地事情の講習会、婦人会が行なう料理や洋裁の講習会などが主なものだった。

別掲の「さんとす村立尋常高等小学校」とある記念写真は、1933 年（昭和 8 年）3 月にブラジルに着いた“さんとす丸”移民の船内小学校の生徒たちである。撮影場所は船橋棟の後方。デリックブームの上にまで男の子が乗っている。教員の姿も見える。移民の集合写真には、

なんとなく暗い気分が漂っているが、子どもたちの顔にはそんな影はない。

次に②の運動行事。これには国民体操、柔剣道、運動会、相撲大会などがある。ほかに、船側が設営したカンバス製仮設プール（海水）が、子どもたちに喜ばれた。

“さんとす丸”級では、別掲の写真によると、前部デッキのハッチとブルワーカーの間にしつらえたようである。ただし、この仮設プールは、船の揺れが大きい時は使用しなかった。浮き輪ではしゃぐ子どもが、動搖で溢れ出る水と一緒に、ブルワーカーを越えて海へ飛び出す恐れがあったからだ。

国民体操は、今日のラジオ体操である。子ども対象の体操は毎朝、大人は夕食のあと、後部甲板で行なわれた。戦後の移民船では、起床後の行事であった。

運動会はシンガポール出航後のイベントだった。「蒼氓」では、コロンボに着く前日に行なったとある。航海も半ば。憂鬱と退屈が溜まって、移民たちからいろいろと文句が出てくるのが、インド洋あたりであった。運動



“さんとす丸”的仮設プール。設置場所は船橋櫻前方の第2ハッチの横と思われる。（大阪商船三井船舶）



“さんとす丸”的運動会スナップ。会場は後部デッキの第4、第5ハッチの横に設けられた。（大阪商船三井船舶）

会や相撲大会、さまざまな演芸行事は、こうした不要エネルギー発散の狙いもあったのである。

運動会の種目には、かけっこ、パン食い競争、提灯競争、だるま競争、二人三脚、障害物競争などがあった。

“さんとす丸”級の場合、運動会の会場は後部デッキの第4、第5ハッチの横に設けられた。戦後の南米移民船の運動会では、タバコ火つけ競争、パン食い競争、アメ食い競争、瓶吊り競争、風船割り競争、ボール送り競争といった種目が記録されている。戦後の東航航路では、アカブルコ沖を通過したあたりで開催された。

運動会は、アウトドア行事のなかでは、移民たちに最も人気があった。何日も前から、彼らはこの日を待っていた。そして全員が、故国への望郷の想いと移住先への期待と不安をいつとき忘れて、子どものようにはしゃぎまわったのである。

赤道祭や演芸会などで気分転換

大阪商船の南米移民船は、インド洋上で赤道を通過した。コロンボを出て2日目頃、ちょうど南米までの全航程の半ばにさしかかったあたりである。

戦後の東航航路では、アマゾン水系の河口港ペレムに入港する前に赤道を越えた。こちらは航海の最終段階であったから、気分的にあわただしい時だった。

赤道を通過する日の午後は、後部デッキで赤道祭が開かれた。行事のハイライトは「竜王劇」と称する寸劇。海神ネブチューンが船長に扮した人物に赤道開門の鍵を渡す、という単純なストーリーを脚色したものである。竜王劇のあとは、移民たちや乗組員の仮装行列が練り歩いた。こうした演出は、戦前も戦後も同じであった。

赤道祭は、元来は帆船時代のさまざまな通過儀礼に由来する行事であろうが、普遍的に昔から行なわれてきたわけではない。明治末年に、練習帆船として日本最初の世界一周航海（東航）を行なった大成丸も、南太平洋で赤道を越えた時には、五目飯、玉子とじ、吸い物、金とん、という贅沢な昼食で通過を祝っただけであった。移民船の場合はむろん、エンターテイメントとして行なったものである。

戦後の移民船では、赤道祭の日の夕食はデッキディナーと決まっていた。献立

はアルゼンチンのあぶり肉料理「アサード」。南米風のバーベキューである。野趣にとんだこのデッキ料理の風味は、今も商船三井客船の調理スタッフに受け継がれており、筆者も同社のロングクルーズの折に舌鼓を打ったことがある。

デッキディナーのあとは、のど自慢大会が催されるのが恒例であったが、戦前の移民船の場合は、赤道祭の夜は特に行事はなかった。演芸会は、青年団の演芸係の肝煎りで、別日に盛大に開催されたのである。赤道祭がややバタ臭くて移民たちに馴染みが薄かったのに対し、演芸会の方は運動会と同様、彼らに身近な行事であった。

「蒼氓」では、船がマダガスカル島の沖を抜けたあたりで、演芸会が開かれている。

「演芸会の当日は朝から太鼓の音と歌声とで、まるで芸人団体の遊覧船のようであった。昼からは学芸部員の指揮で青年会役員たちがDデッキ（筆者注：第4ハッチ上）に舞台をつくり花道までこしらえた。そして午後六時の開会のときには舞台のまえは移民たちのお客さんで大した混雑であった。一等船客も降りて来た。パーサーやチーフエンジンもやって来た。ドクターは栄養不良も肋膜も見えて二人の看護婦と一緒にやって来た」。（新潮文庫より）

演目には児童遊戲、剣舞、安来節、長唄、八木節といった類いから、芝居や漫才まであった。全国から集まっている移民たちのこと、それぞれのお国ぶりを披露して、得意ののどを聞かせてくれた。

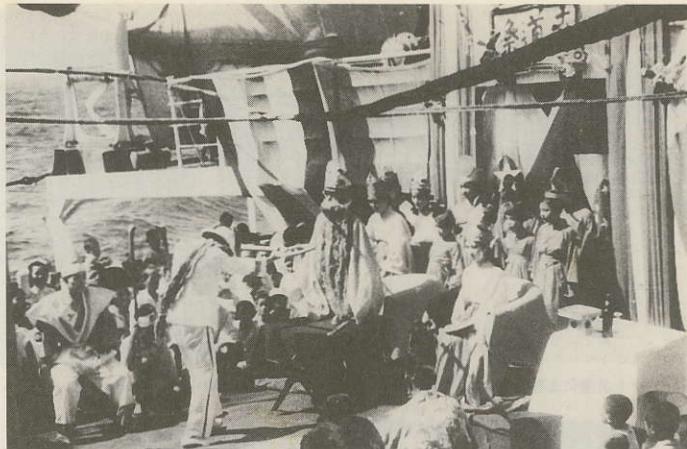
なにしろ人数が多いから、芸人にはこと欠かなかった。なかには、南米へ移住させるには惜しいような玄人はだしの者もいたという。「蒼氓」には、事務長と移民監督のこんなやりとりも描かれている。

「ブラジルの田舎へ追い込んでしまうのは惜しいものだね。東京の寄席へ出しても見えるような芸人ばかりだ」

「そうです。然しそうなったら今度は東京の芸人たちが、この船のご厄介になるでしょう。」

ブラジル上陸

かくして、1カ月半から2カ月に渡る苦あり樂ありの船内生活を終え、船はブラジルに到着する。ブラジル最初の港は、大阪商船も日本郵船もリオデジャネイロ。同港で検疫、入国管理、税関といった一連の検査が行なわ



“らぶらん丸”的赤道祭。祭のハイライト「竜王劇」のスナップ。
運動会と同様に後部のオープンデッキで催された。（大阪商船三井船舶）



“さんとす丸”的演芸会スナップ。舞台は後部デッキのハッチカバー上に設営された。舞台の上方には金一封の目録が並んでおり、船の士官の名前も見える。（大阪商船三井船舶）

れた。戦後の東航航路では、ペレンが最初の寄港地なので、手続きは同港で実施された。

前述の「渡航案内」には「上陸の際の心得」という項目もあり、上陸の手順を次のように説明している。

“ブラジル入港から上陸して目的地に出発する迄の間万事海外興業会社のブラジル支店員がお世話をいたします。船がブラジルの港に着くと、リオ及びサンツス港で、検疫及び旅券調べがあります。トラホームに対しては特に厳重で不合格になつたものは上陸を禁止され、日本に送還されます。税関で荷物の検査もあります。サンツス上陸の時はもうブラジルですから全員洋服を着ます。

サンツスで上陸して耕地に向ふ時の携帯品は、日用品、炊事品、大工道具、寝具を汽車内に持込み品として三番行李より小さく荷造りして適当な案内者に引率せられて目的地に出発します（大きな荷物は別にして後から着きます）。サンツス駅から目的地迄の汽車賃及び手荷物運賃も一切無料であります”。



サントス港に上陸。移民たちは埠頭で待つ移民専用列車に乗り込みサンパウロへ向かった。(大阪商船三井船舶)



サンパウロの移民収容所。笠戸丸移民当時からの建物である。



大正期のブラジル移民の日本人一家とその住宅。

これを見ると、検疫などの手続きは、戦前はリオデジネイロとサントス両港で行なわれており、「蒼氓」もそのように記述している。当時のブラジルの海港防疫規則では、リオデジャネイロと各州港で検疫を実施するよう定められており、検査が二段構えになっていたのである。

入国検査は船内で行なわれた。船が入港して停船すると、検疫官など担当の官憲が乗船してくる。移民たちは洋服で盛装してデッキに並び、検査を待った。

入国手続きと税関検査は簡単だったが、問題は検疫である。とくにトラホームに対しては、「上陸の際の心得」にあるように、ブラジル側は極度に警戒していたので、

船側も船長と船医以下、移民全員を入国させるべく懸命の努力をした。航海中の治療はもちろん、検疫の直前にも、洗眼や眼薬を塗布したりした。戦後の移民船では、看護婦を替え玉に使って検疫をパスさせたこともあった。

次いで、船は上陸港サントスに到着。

「蒼氓」では上陸は午後二時。船での最後の食事(昼食)をとった移民たちは、タラップを降りて、大勢の船員が見送る中、埠頭で待つ移民専用列車に向かった。その場面を石川はこのように描いている。

“五、六歩行ってふと立ち止る。この足の下はデッキではない、ブラジルの土である。(ああ日本よ!) 思わずも船を見かえる。この船を離れることが即ち日本を離れるのだと思われて心細い。すると、滅多に外から見たことのない、ら・ぶらた丸は、今まで自分たちがいたのかと疑われるほど堂々と港を圧し

ていて、移民はあとからあとからと降りて来る。”

移民たちが下船すると、移民船の船内は火が消えたよう寂しくなった。ガランとしたスティアリッジでは、仮設二段ベッドの取りはずし作業が始まられた。復航では、このスペースが船倉になる。作業は、戦前は当地の労務者が行なったが、戦後は船員が受け持った。

専用列車に乗った移民たちはサンパウロへ向かった。サンパウロまでは4時間ほど。そして、ここで州の移民収容所に入り、農場へ散るまでの数日を過ごしたのである。ブラジルの公立移民収容所は、このほかリオデジャネイロにもあった。