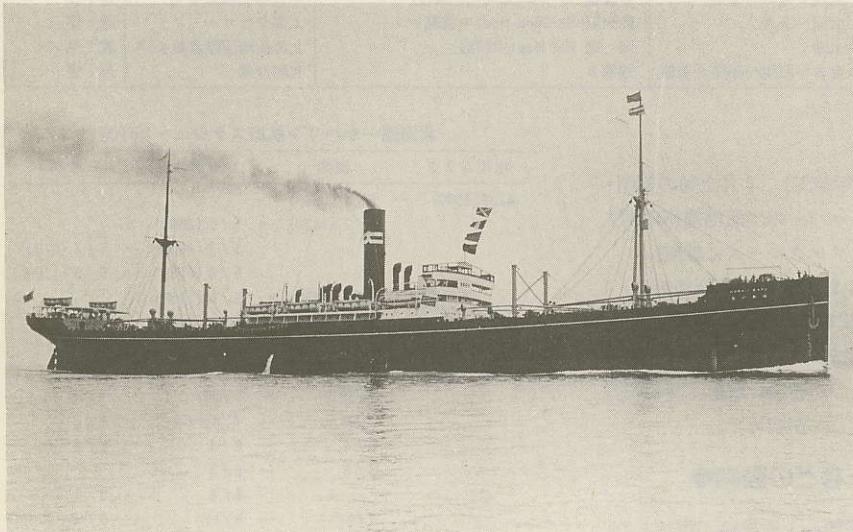


日本移民船始末記

A HISTORY OF JAPANESE EMIGRATION SHIPS ⑯

by Michio Yamada

第16回 蒼氓の船旅④「伝染病の発生」



山田 達生

(日本海事史学会理事)

大阪商船の“はわい丸”。新鋭の“さんとす丸”に伍して南米東岸航路で活躍した旧タイプの南米移民船である。

若狭丸で起きた大量病死事件

1918年(大正7年)4月25日、日本郵船の南米東岸航路客船若狭丸は、1,862人の移民を乗せて神戸を出航した。そのうちの1,422人は、国策移民会社の海外興業が取り扱った最初の移民であった。

海外興業は前年の暮れに国の意向で移民会社各社が統合し設立されたものであり、この南米行きは新会社にとって記念すべき航海であった。この時の移民数は、郵船の「五十年史」では1,862人、外務省の史料では1,854人(うち男子は1,084人、女子は770人)となっており、わずかだが違いがある。

出航17日目の5月12日、若狭丸はシンガポールに入港した。いつもより数日ほど遅れてはいるが、まあまあの日数と見ていいだろう。郵船の通常の航海であれば、神戸からサントスまでの所要日数は65日ほど。ということは、6月末にはサントスに着く計算になる。しかし、若狭丸がサントスに入港したのは7月17日のこと。神戸を発ってから実に84日も経っていた。

若狭丸に一体何があったのか。

これについて、郵船の社史は何も語っていない。もと

もと郵船の公刊史料には移民関係の記録が少ない。筆者は国会図書館に行き、当時の新聞記事を調べた。

移民関係のニュースは、東京よりも関西方面の新聞に克明に報じられることが多い。この一件もそうだった。5月15日付けの大阪朝日新聞に、13日発のシンガポール特電として、こんな記事が出ていた。

“若狭丸の流行病(新嘉坡特電十三日発) 十二日新嘉坡に入港せる若狭丸搭載の巴西(筆者注: ブラジル) 移民一名脳脊髄膜炎に罹りて死亡せり。尚新患者発生の虞れあり。新嘉坡当局は検疫所より船客の上陸を許さず、而も当局は伝染防止を企つる能はず。且船中の予防血清は既に使用し尽し購入不可能なれば、船長は新嘉坡にて航海を中止し神戸に引返さんかと言ひ居れり”

これが第一報である。船内で脳脊髄膜炎が発生し、移民1人が死亡。ワクチンが尽きたため、船長は航海の中止を主張しているという。南米移民始まって以来の悲劇が、船内で進行していたのである。

脳脊髄膜炎は正しくは流行性脳脊髄膜炎。髄膜炎菌の感染によって発病する伝染病である。日本で最初にこの病気が確認されたのは、1897年(明治30年)に佐世保海軍病院で患者が発生した時とされており、1902年(明治35年)には吉原遊郭で流行した。記事にあるように、ワ

クチン注射がすでに存在していたとはいえ、死亡率の高い恐ろしい伝染病であった。

このあと事件についての続報はなく、2カ月以上経った7月24日付けの大阪朝日新聞の次のような欄外記事で、事件が締めくくられていた。

「若狭丸着巴 巴西行移民一千八百名を搭載し去る四月二十五日神戸を出帆せる日本郵船汽船若狭丸（六千六百屯）は、出帆後移民中に脳脊髄膜炎患者数名を生ぜしめ、一時門司より新嘉坡に停船の上、十分なる予防方法を講じたるが、爾來衛生状態良好にして去る七月十七日無事ソントス港に到着、移民全部の上陸を了へたりと（二十三日郵船着電）」

郵船経由のこの記事は異様である。死者が出たことについてまったく触れていないし、全体的に5月15日付け記事の絶望的状況と違和感がある。

ところが、笠戸丸移民でブラジルに渡つた香山六郎の「移民四十年史」（1949年刊）を見ると、「大正七年四月廿五日千八百名余を積んで神戸出帆の若狭丸は、船上脳脊髄膜炎患者続発した。門司とシンガポール間で消毒予防に尽したが、六十名の死者を出した。」とあり、上の新聞記事とは異なる事実を記している。

60人という死者の数にまず驚かされるが、とにかく新聞が伝えるような小事件ではなかったらしい。

闇から闇に葬られた53人の病死者

航海中の状況を知るには、航海日誌を調べるのが筋である。戦前の郵船の航海日誌は、相当数が東京商船大学に保管されているので早速当たってみたが、若狭丸のその時期の日誌はないとのこと。事件検証のすべは絶たれたかにみえたが、この稿で再三引用する外務省通商局刊行の「移民運送船之研究」を読み進めるうちに、真相に近い事実を伝える回想文に出会った。

この回想文は、1928年（昭和3年）の「はわい丸」コレラ事件発生後、移民輸送衛生制度の確立を提唱した日系人医師高岡専太郎の提案書の冒頭に書かれているものである。海外興業の嘱託医であった高岡医師は、提案当時、在伯日本人同人会専務理事を務めていた。

ちなみに同人会は、1924年（大

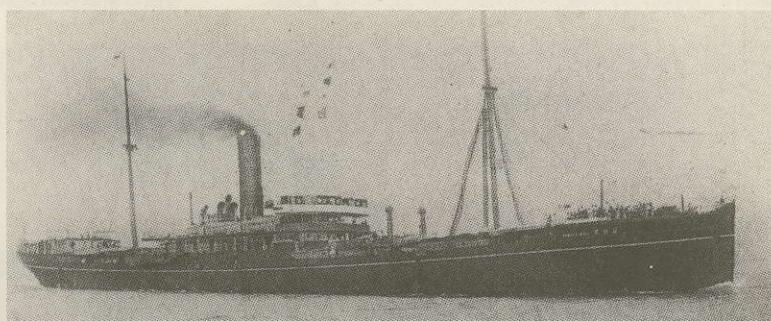
クチン注射がすでに存在していたとはいえ、死亡率の高い恐ろしい伝染病であった。

このあと事件についての続報はなく、2カ月以上経った7月24日付けの大阪朝日新聞の次のような欄外記事で、事件が締めくくられていた。

「若狭丸着巴 巴西行移民一千八百名を搭載し去る四月二十五日神戸を出帆せる日本郵船汽船若狭丸（六千六百屯）は、出帆後移民中に脳脊髄膜炎患者数名を生ぜしめ、一時門司より新嘉坡に停船の上、十分なる予防方法を講じたるが、爾來衛生状態良好にして去る七月十七日無事ソントス港に到着、移民全部の上陸を了へたりと（二十三日郵船着電）」

（上）若狭丸船内での流行性脳脊髄膜炎発生を伝える1918年5月15日付け大阪朝日新聞の記事。

（右）1918年7月24日付け大阪朝日新聞の欄外記事。死者が出たことはまったく触れていない。



欧州航路船を改装した南米移民船若狭丸。郵船の南米東岸航路経営の全期間にわたり主力船として活躍した。

（上）若狭丸着巴 巴西行移民一千八百名を搭載し去る四月二十五日神戸を出帆せる日本郵船汽船若狭丸（六千六百屯）は、出帆後移民中に脳脊髄膜炎患者数名を生ぜしめ、一時門司より新嘉坡に停船の上、十分なる予防方法を講じたるが、爾來衛生状態良好にして去る七月十七日無事ソントス港に到着、移民全部の上陸を了へたりと（二十三日郵船着電）

（右）1918年7月24日付け大阪朝日新聞の欄外記事。死者が出たことはまったく触れていない。

正13年）に日系人によってサンパウロに設立された医療衛生機関である。

古風で読みにくい長文であるが、真相を伝える貴重な記録なので、関係部分をすべて掲げよう。

* * *

「余ノ記憶ニ存スル移民輸送船内ニ起レル悲惨事ヲ追憶スレバ、第一ニ大正七年ノ出来事ナル若狭丸（郵船所属）ノ流行性脳脊髄膜炎勃発、「シンガポール」ニ停船式拾四日間、神戸出帆ヨリ八拾四日ニシテ「ブラジル」國「ソントス」港ニ投錨、航海中ノ死者五拾三名、「ブラジル」近海ニ於テノ死者ヲ収メタル八個ノ棺及ビ船艤ノ一隅ニ遺棄サレタル死骸一具、コハ某県人ノ水葬ヲ忌ミテ共謀隠匿シタルモノニシテ死後三日ヲ経過セルモノノ如ク腐臭鼻ヲツキ、サナキダニ陰暗ナル船艤ノ一隅鬼気人ニ迫ルヲ覚エ、何人モ只眼ヲソムケルノミニシテ之



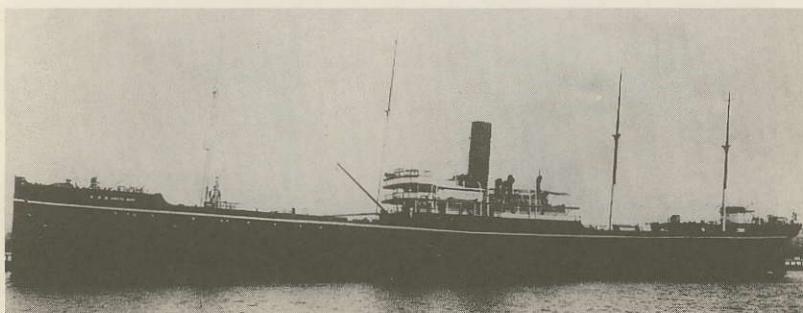
神戸を発つ若狭丸船上の移民たち。大正末年の撮影と思われるが、まだまだ和服姿が目立つ。(船の科学館提供)

ヲ処理スルモノナク、余ハ勇ヲ鼓シ現同仁会主任書記ナル翁長氏ヲ促ガシ助力ヲ乞ヒ、コレガ処理ヲナシタリキ。同航ノ同郷故旧ハサラナリ肉親ノ者ナドスラコノ惨澹タル死骸ニ一瞥ヲ与フル事ナク、慟惶トシテ上陸スル、ソノ有様ハ恰モ実戦ニ於テ累々タル戦友ノ死屍ヲ踏ミ越エツツヒタスラ目前ノ敵ニ躉進スル戦士ヲ彷彿セシムモノアリキ。國家の崇高ナル犠牲ニ躉進スル戦士！コハ何物ニ向ツテ躉進スルモノナルカ？余等ハ作業後人無キ静寂ノ船艤内ニ沈思シ、而シテ何タル陰惨ナル人生ナルヤト無量ノ感ニ我ヲ忘レ少時茫然佇立スルノミナリキ。コハ我等ノ脳裏ニ永久ニ忘ルル能ハザル移民船若狭丸ノ事件ナリ。”（原文は旧体漢字）

* * *

航海中 53 人が病死したこと、シンガポールに 24 日間も停船したこと、死体を納めた棺 8 個と遺棄死体 1 体が船艤内にあり、高岡医師らが後始末をしたことなどが生々しく綴られている。サントス到着直後の若狭丸船内の凄惨な状況と、新天地到着を前にして命を落とした移民の無念さが伝わってくるような記述ではないか。

回想文とはいえ、国への提案書の一文であり、高岡医師がこの時期に海外興業の嘱託医であったこと、記述に



日本郵船の博多丸。神奈川丸級の 2 番船で、事件以後の一時期南米東岸航路から遠ざかっている。

具体性と客觀性があることから見て、この記述はとても虚偽とは思われない。とすると、前出の「二十三日郵船着電」は一体なんだろう。筆者には、郵船が真相を隠蔽しようとしたとしか思われないのである。

航海中の死者は、公海上では水葬にするのが原則である（現在も船長の職務権限として認められている）。ただし、伝染病による死者を水葬にする場合は、所定の消毒を行なわなければならない。

“いつの航海にも一人や二人の水葬礼を行わない事はなかったが、この船ではまだ流産の胎児を鱗にくれてやっただけである。”

「蒼氓」に、こんなおぞましい記述があるが、昭和初期の南米東岸航路では、1 航海に 2~3 人の病死者が出るのは普通であり、5 人以上という例も稀ではなかった。もっとも、東洋人は水葬を嫌ったことから、かつての南米移民船では常に相当数の棺を用意していたようだ（船には大工も乗ってはいたが、棺まで作ったとは考えにくい）。

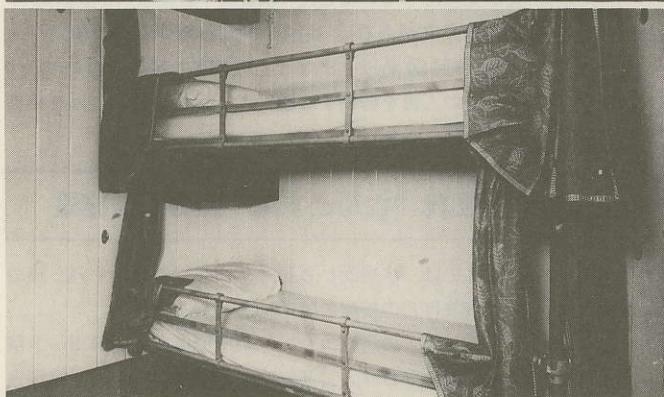
隠蔽された博多丸の大量病死事件

若狭丸事件が起きた 1918 年は、関西を中心に流行性脳脊髄膜炎が大流行した年であり、4 月には法定伝染病に指定されている。特に神戸は流行指定地としてマークされた。こうした状況から郵船は同年 7 月、次航の博多丸以降、一時神戸発航を長崎に変更した。7 月 7 日付け大阪朝日新聞に関連記事が出ていた。

“南米移民出発期 脳脊髄膜炎流行の関係より南米移民乗船地を長崎に変更せる郵船会社にては来る八日、之が乗船博多丸を神戸発長崎に廻船、十一日長崎発、香港、新嘉坡、南阿經由サントスに向ひしむる事に決定せるが、今回の家族移民総数は約千六百名なりと”（原文のまま）

だが、若狭丸事件の翌年の 1919 年（大正 8 年）、同じような悲劇が郵船の博多丸で起きた。

博多丸はこの年の 1 月 21 日、619 人（男子 366 人、女子 253 人）の移民を乗せて神戸を出航したが、航海中にまた流行性脳脊髄膜炎が蔓延し、外務省史料によると多数が死亡したとされる。その数は、



前出の高岡医師の回想文によれば 36 人。実に移民 17 人に 1 人の割で病死しているのだから凄まじい。

この事件のことは移民史書にも記述されており、現実に起きたものであることは確かだが、今のところこれ以上検証するには難しい。というのは、当時の新聞にも事件の報道がないからだ。事件は関係者によって隠蔽され、36 人の死者は闇から闇に葬られたのである。

この博多丸の航海では、麻疹（はしか）も大量発生したことが、香山の「移民四十年史」に書かれている。

「大正八年一月廿一日神戸発の博多丸は（中略）、三月十七日サントス港到着の時、小児に麻疹患者が多くかつた。これでブラジル海港検査官は厳密な検疫を執行し、同船をイリヤ・グランデ検疫所に廻航させた。患者及其家族百余名を検疫所に収容し八日間抑留し、他は上陸させた。患者抑留二ヶ月で皆耕地入したが、これが日本移民船の検疫にかゝつた始めであつた。」

博多丸の船内は病院船のようであったろう。

このように伝染病が船内で流行したのは、申すまでもなく、居住性の劣悪な三等客室に原因があった。流行性脳脊髄膜炎にせよ麻疹にせよ、細菌やウイルスは日本から持ち込まれ、すし詰めの不衛生なスティアリッジで蔓延したものである。

若狭丸と博多丸の事件は、ブラジル移民を国策として

大々的に進めようとした矢先の事故であった。

両船はこの時期以後、1926 年（大正 15 年）まで南米東岸航路から外されているが、こうした衛生上問題のある移民船が日本から続々と到着するとなれば、ブラジル側の検疫態勢も神經質にならざるをえないし、対応も変わってこよう。そうなると国の移民政策の根幹にも関わってくる。

結局、この種の事故を防止するには、衛生・医療面を配慮した近代的な移民船を投入するしかない。

当然のことながら、新船建造を含めこの問題が論議されたであろう。しかし、この時期以後郵船は南米東岸航路の経営ににわかに消極的になった。そして、これらの惨事を教訓とした新造船は、初代“さんとす丸”級というかたちで大阪商船によって具体化されたのである。

規定面から見た移民船の医療設備

船内で病気が発生すれば、当然船の医療体制の出番となる。この当時、こうした点についてルール上はどのようになっていたのだろうか。

まず、医療施設について「船舶検査規程」は、

「移民船ニ於テハ乙種船舶検査証書ニ掲クヘキ旅客定員五十人ニ付十八平方呎以上ノ甲板面積ヲ有シ且六呎以

第1表 “さんとす丸”級の医療施設

	室数	ベッド数	便所数	浴室数
普通病室	男子用	1(1)	12(8)	1(1)
	女子用	1(1)	12(8)	1(1)
隔離病室	男子用	1(1)	12(6)	1(1)
	女子用	1(1)	12(6)	1(1)
合計	4(4)	48(28)	4(4)	4(4)

(注) 1. 「移民運送船之研究」(1930年外務省通商局刊)による。2. ()内は“はわい丸”級。

上ノ高ヲ有スル病室ヲ上層旅客甲板以上ニ設ケ他室ト区画スベシ。前項ノ病室ニハ適當ノ寝台及ヒ必要ノ付属品ヲ備フベシ”(第90条)

として、移民50人につき面積18平方フィート(1.67平方メートル)の病室設置を義務付けていた。

ちなみに英國のルールでは、病室面積は移民50人につき24平方フィート(2.23平方メートル)となっており、ほかにも、病室を男女別室とすること、病室に隣接して診療室、薬局、トイレ、浴室(伝染病室のみ)を設けることなどが、事細かに規定されていた。

「船舶検査規程」には病室の規定はあるが、病人用ベッドについては触れていない。英國並みにこうした細部までルール化されたのは、1934年(昭和9年)の「船舶設備規程」からである。すなわち、“移民船ニハ上甲板以上ノ場所又ハ上甲板直下ノ甲板間ノ場所ニ於テ成ルベク旅客室及船員室ヨリ隔離シタル箇所ニ病室ヲ設ケ、最大搭載人員二百人迄ハ四十人毎ニ一箇、二百人ヲ超ユル人員ニ付テハ超過人員六十人毎ニ一箇ノ割合ヲ以テ寝台ヲ備フベシ。病室ハ一・八三メートル以上ノ高サヲ有シ且収容人員一人ニ付四立方メートル以上ノ容積ヲ有スルコトヲ要ス”(第118条)として、船客定員に応じた数のベッドを備えることを義務付けた。このベッド数の基準は、英國の規定にならったものである。さらに「船舶設備規程」では、ベッドの寸法、隔離病室の設置についても、第119条で以下のように詳しく定めている。

“前条ノ病室及寝台ニ付テハ左ノ各号ノ規定ニ依ル
一 病室ノ一部ハ之ヲ隔離室ト為シ病室用寝台ノ四分ノ一以上ヲ設備シ得ル構造ト為スベシ
二 (省略)

三 寝台ハ金属製ニシテ長さ一・八三メートル以上、幅六〇センチメートル以上ノモノトシ、之ヲ上下ニ重ヌルコトナク、其ノ一側ニ幅一メートル以上ノ通路ヲ存シジ設附クベシ(以下省略)”(原文はたて書き)

ベッドの寸法は、面積に直すと1.1平方メートルになる。これは同規程の第93条にある蚕棚ベッドの仕様と同じである。このほか同規程では浴室、トイレなどの付属施設についても、設置を義務付けていた。

“移民船ニハ病室附属ノ浴室、便所、診療室竝ニ薬局

ヲ設クベシ。但シ薬局ハ之ヲ診療室ニ兼用スルモ妨ナシ”

(第120条)

またこの規程では、薬局や診療室に備えるべき医薬品や医療機器についても定めている。すなわち、“移民船ニハ第三号表ニ定ムル医薬其ノ他ノ衛生用品ヲ備フベシ”

(122条)として、①内用薬、②注射薬、③外用薬、④血精類、⑤医療器械類の5分野にわたり、その品名を具体的に別表で挙げている。

このように医療設備に関しては、1934年の時点で法規面でかなり整備されている。だが不思議なのは、戦前の「船員法」に医師の乗船などソフト面についての関連条文が見当たらないことだ(戦後の「船員法」では第82条に該当条文がある)。英國ではこれについての規定があり、“移民50名以上または上級船客と船員を合わせ300人以上の人員を搭載する船には、有資格船医1人を乗せなければならない”，となっていた。

初代“さんとす丸”級の医療施設

それでは、法規面から見て、初代“さんとす丸”級の医療施設はどの程度の水準であったろうか。

このクラスの病室エリアは船尾甲板室上層のボート甲板に位置しており、普通病室(男女別室)と、伝染病患者用の隔離病室(同)が設けられていた。病室はトイレ、浴室付きである。

ベッド数については史料により異同があるが、普通病室12床、隔離病室12床、計24床というのが、竣工時の数字と思われる。“さんとす丸”級は大正末年の建造であるが、仮に前述の「船舶設備規程」の基準を適用すると、所定の病室ベッド数は15床になる。つまり、後年の基準を十分に満たす数をすでに備えていたわけだ。

もっともこのベッド数も、頻発する麻疹の流行に対してはまったくお手上げであった。昭和初期の統計によると、麻疹患者は1航海平均18人も発生している。

そのため“さんとす丸”級は、2番船以降、普通病室を上甲板の船尾寄りに移し、船尾の病室エリアをすべて隔離病室とした(第12回「初代“さんとす丸”」を解剖する②)で“はわい丸”コレラ事件を契機に改装されたと述べたが、2・3番船では建造当初からこの配置になっていたようだ)。改良後のベッド数は、普通病室24床、隔離病室24床、計48床である(第1表参照)。

次に診療室であるが、これは覆甲板の左舷中央に設けられていた。薬局は診療室に併設されていたらしい。また上甲板には、出産室の設備もあった。出産室は2床。船体動揺の最も少ない所に位置していた。

こうした配置だと、当然ながら医療施設が中央部と船尾部に二分されている点が問題になる。規程上やむをえ



なかったとはいえる、病室エリアと診療室が遠く離れているのは、医療上好ましくなかった。この点が完全に改善されたのは初代“あるぜんちな丸”からで、同船の普通病室は、診療室に近い船の中央部に設けられている。

さて、以上の設備を運用する肝心の医療体制はどのようにになっていたのだろうか。

外務省の史料では、“さんとす丸”級の医療スタッフは、船医1人、助手1人、看護婦2人となっている。この陣容で、治療、予防接種、検疫対応に当たったほか、船内消毒、大掃除といった衛生管理の指導にも従事したわけだが、毎航海500人を越える移民が相手だから、かなりの仕事量であった。戦前の定期客船の「ドクター」というと閑職のイメージがあるが、移民船の船医に関しては、大病院の医師なみの忙しさだったのである。

では、実際に南米移民船ではどんな病気が多くかったのだろう。第2表は昭和初年の南米東岸航路の22航海での疾病統計である。全数調査ではないので、“はわい丸”コレラ事件時の航海は入っていない。

これによると、1航海平均467人の移民数に対して、疾病者数は1航海延647人。病気で多いのは、寄生虫疾患、そして心労と環境激変による胃腸疾患と感冒。次いで皮膚疾患、眼科系疾患と続き、この5疾患だけで、全体の7割近くを占めている。皮膚病が多発したのは、客室内の酷暑が原因であった。

伝染性疾患で頻発したのは麻疹である。航海中の死亡者も、麻疹によるものが多かった。博多丸の大量発生事件は前に述べたが、昭和に入ってからも多発しており、1928年（昭和3年）4月に神戸を出航した神奈川丸では、移民615人のうち112人が麻疹にかかっている。

船内で麻疹が流行ったのは、むろん隔離が不十分だったからである。感染を防止するため、青年団を動員して頻繁に船内消毒が行なわれたが、身体を接するようにして暮らすスティアリッジの生活では、麻疹の流行はある程度避けられないことだった。

“はわい丸”コレラ事件の発端

近代化された“さんとす丸”級の登場により、若狭丸事件のような悲惨なケースはなくなった。ところが、大

第2表 昭和初期の南米東岸航路における疾病傾向

疾病傾向	疾病者数	主な病名(人数)
伝染性疾患	465	麻疹(397)
寄生虫疾患	2,362	回虫(1,738)、十二指腸虫(395)、鞭虫(201)
胃腸疾患	2,312	急性腸カタル(948)、急性胃カタル(735)、便秘(351)、消化不良(99)
感冒	1,844	
皮膚疾患	1,697	汗泡疹(313)、湿疹(270)、汗疹(242)、膿泡疹(208)
眼科系疾患	1,130	トラホーム(546)、慢性結膜炎(357)
呼吸器疾患	526	急性気管支炎(384)
船酔い	383	
できもの	367	
急性咽喉カタル	262	
虫歯	116	

注) 1. 調査対象航海数: 22航海(1926年10月神戸発航・神奈川丸～1929年1月神戸発航・もんてびでお丸)、輸送移民数合計: 10,270人(1航海平均467人)、疾病者総数: 延14,225人(1航海平均延647人)、死者数合計: 45人(1航海平均2人)。2. 「移民運送船之研究」(1930年外務省通商局刊)による。

阪商船の南米航路が軌道に乗った1928年に、在来型の“はわい丸”でコレラ事件が発生。今では、移民船の伝染病流行といえば、これが典型例とされている。

事件は各紙で報道された。以下は、4月5日付け東京日日新聞(夕刊)の関連記事のリード文である。

“(シンガポール三日発 聯合) 大阪商船会社南米航路汽船ハワイ丸は南米行移民七百八十余名を乗せ、四月一日当地出帆南ア経由南米に向ったが、船中にコレラ発生した為、本日当地に引返し検疫所に繫船した。コレラ患者中既に死亡したもの七名、目下手当中のもの十一名あり、外に一等船客中にも一名の患者発生したが、重体ではない。右ハワイ丸は三月十七日神戸を出帆したもので、三等船客中には日本人南米移民五百八十名であり、中男三百廿一名、女二百五十九名ある”(原文のまま)

この時の船客数は、一等が10人、特三を含む三等が772人。乗組員数は118人。三等船客のうち580人は契約移民であった。三等船客の大部分は、移民収容所の章(第13回)で触れたように、神戸の移民収容所が送り出した第1回目の移民であった。

3月17日に神戸を発った“はわい丸”は途中、長崎、香港、サイゴンに寄港。3月31日にシンガポールに着いているが、問題のコレラは、サイゴンで持ち込まれた。当地ではこの年の2月にコレラが発生し、3月に入っていますます流行していた。そのためシンガポールの国際連盟支局は、各国の衛生官憲にこれを通報し、日本政府も、航海中の船舶に情報を流していた。

“はわい丸”的サイゴン入港は3月27日、出港は翌28日。コレラ流行の最盛期であった。コレラは飲食物を介して感染するから、ここで搭載した食料品と水がまず怪しいが、悪いことに同船は当地で船客も一人乗せている。しかも、この船客は乗船後発病しているので、この人物が感染源だった可能性もある。

いずれにせよ、“はわい丸”は当地のコレラ流行を知つ

南米行移民七名

コレラで死亡す

ハワイ丸に患者續出

二日シンガポールに引返す

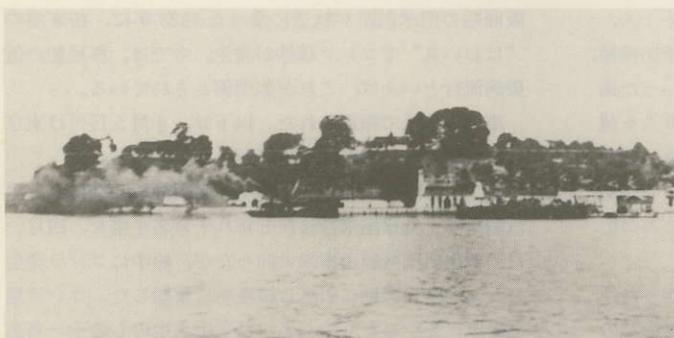
【シンガポール三日發】(聯合) 大陸駆逐會社南米航路汽船ハワイ丸は南米行移民七百八十余名を乗せ四月一日當地出港前橋經市船込に向つたが船中にコレラ發生した爲め日本當地に引返し輸送所に搬送した。コレラ患者中既に死亡したもの七名、目下手當中のもの十一名あり外に一等船客中にも一名の患者發生したが重病ではない。右ハワイ丸は三月十七日神戸を出航したもので三等船客中には日本人南米移民五百八十九名あり、中男三百廿二名、女一百五十九名ある。

傳染したか

新策もまた決らる。

につき大阪府管會社の支店旅
館調は語る「ハロ丸」。三月十
日未明に此船、五十七日南米サ
ウスの豫定で、船賃は七
十八名で、中等十名を、コレ
等の報は、即ち、此船が
御用船がわからぬ大阪の本
つたと思ひます」

“はわい丸”コレラ事件を報じる1928年4月5日付け東京日日新聞（夕刊）の記事。



シンガポール港の検疫所が設けられているセント・ジョーンズ島。“はわい丸”は当地に30日間停泊した。(大阪商船三井船舶)

ていながら寄港したわけで、本来だったら抜港すべきところだった。それができなかったのは、積荷の関係があつたのだろう。これについて船会社は、後日関連方面から責任を追及されている。

シンガポールで1カ月間も停船

問題のコレラは、シンガポールを出港してわずか4時間後に発生した。4月1日に同港を発った船は、コロンボに針路をとっていたが、船長はシンガポールに引き返すことを決め、同3日に再入港。検疫錨地に停泊した。集団発生であったことと、船医が過労で病床に伏したことから、船長の決断は妥当であった。

再入港した“はいわ丸”は、ただちに英国人防疫担当官の指導により厳重な消毒を受け、船客と乗組員全員にワクチン注射と検便が施された。一方、罹病者はセント・ジョーンズ島の隔離病棟に移されて治療を受けた。患者数は諸説あるが、53人というのが有力である。

その間、17人が不帰の客となつたが、シンガポール当局の必死の防疫と治療が効を奏し、4月中旬には病気は下火になつた。そのため“はわい丸”は、30日間の長い停泊の後、5月2日、保菌者8人とその家族7人を残し

て、南米へ向は再び出帆したのである。

以上が“はねい丸”コレラ事件の概要である。

この時の死亡者数 17 人は、若狭丸事件の 53 人、博多丸事件の 36 人に比べればはるかに少ない。しかし、前述のようにこの事件は、南米移民船の伝染病による大量死亡事故のティピカルな実例とされている。この点は、新造船“さんとす丸”級を投入し、ハードとソフトの両面にわたって移民輸送の向上に努めてきた大阪商船には、気の毒だったといわざるをえない。

ブラジル移民の最盛期の事故であったこと、事件が隠蔽されず新聞にもしっかり報道されたことが、この事件がその後、移民船の伝染病死亡事故の典型例となった理由であろう。だが筆者は、もうひとつ、「蒼氓」の影響力もあるのではないかと考えている。

“一九二八年頃に移民船ハワイ丸がホンコン寄港後移民の中にコレラ患者続出し、死亡者が度に移民の家族構成は続々と崩れ始め、シンガポールでは入港を禁止され、遂に日本に戻って来た大事件もあつた。”

石川は、事件をこのように書いているが、かなりオーバーな表現であろう。内容も事実と異なっている。

ちなみに、大阪商船の社史は、事件について一切触れていない。