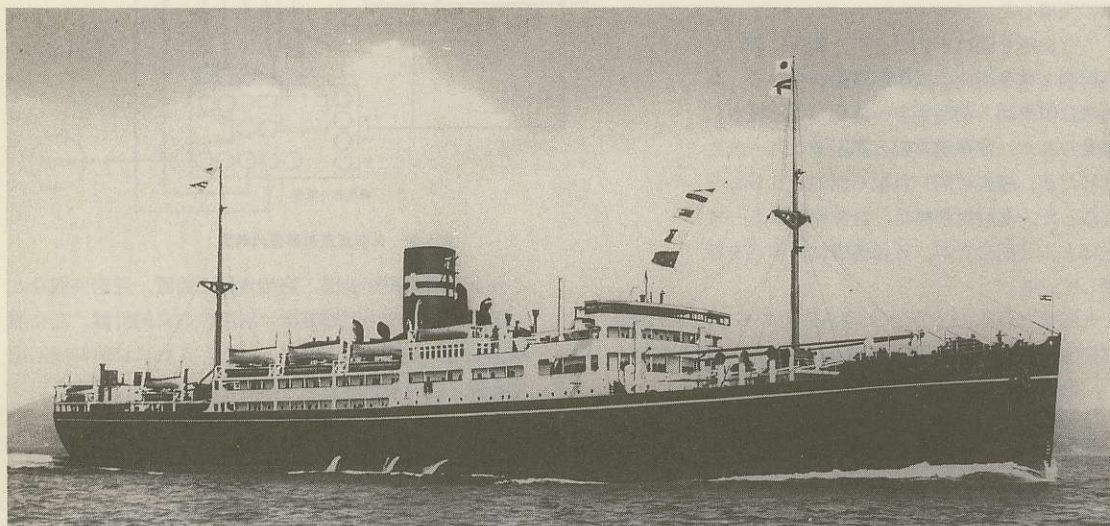


# 日本移民船始末記

A HISTORY OF JAPANESE EMIGRATION SHIPS ⑰

by Michio Yamada

## 第17回 最盛期のブラジル移民船 山田 廸生 (日本海事史学会理事)



大阪商船の「ぶゑのすあいれす丸」。「さんとす丸」級の拡大改良型である。

### 最盛期を迎えたブラジル移民

ブラジル移民の最盛期は、1925年（大正14年）から1934年（昭和9年）までの10年間である。

すなわち、国の渡航費全額補助が導入された年（外務省史料）から、ブラジル政府の「移民二分制限法」の実施によって日本人移民にきびしい制約が課せられた年までの10年間であり、この期間に戦前のブラジル移民総数189,000人の70パーセントに当たる131,400人が移住している。就航した移民船についていえば、この10年間は、「さんとす丸」級3隻に、その拡大改良型の「ぶゑのすあいれす丸」級2隻を加えた5隻が、ブラジル移民船隊の中堅として活躍した時期であった。

この間の移民数の推移については、第1表を参照いただきたい。ご覧のように、そのピークは1933年（昭和8年）～34年で、この2年間の移住者数は年間2万人を越えている。満州事変の起きた1931年（同6年）に移民数が半減しているのは、前年の1930年（同5年）にブラジルで政変があり、同年10月から一時外国人移民の入国を中止したことに起因する。

こうしたブラジル移民の隆盛を支えたのは、申すまで

もなく、渡航費助成で裏付けられた国の移民奨励策であり、その手足となって動いたのは、大正期に設立された国策移民会社の海外興業であった。

海外興業はその後、戦前のブラジル移民事業の中核として稼働したが、同じ頃に各地で組織された「海外協会」もまた、移民事業の推進に当たった。海外協会は、第1次大戦後の移民推進運動の高まりの中で、熊本、広島、和歌山、山口など西日本を中心に相次いで誕生しており、事務所は県庁内に置かれていた。

各地の海外協会の中では、1915年（大正4年）創立の熊本と広島が最も古く、1927年（昭和2年）の富山と静岡が新しい。移民船内の部屋割りでは、海外協会扱いの移民たちが、海外興業扱いの集団とは別に一群を構成していたことは、第13回の「蒼氓の船旅①」で触れた。

1923年（大正12年）には、中央機関として海外協会中央会が東京に設立された。またその翌年には、信濃海外協会がサンパウロ州のアリアンサに耕地を購入、長野県出身の移民を送ることを企画している。

この頃になると、日本人移民の入植分布も広がっていた。当初はコロノ（農場契約労働者）としてコーヒー農場に配属されていた彼らは、借地農さらには自作農へと次第に基盤を固め、土地の安いサンパウロ州奥地、パ



ラナ州、リオデジャネイロ州、マット・グロッソ州へと展開。商工業や漁業方面に進出する者もふえた。

このような現地の状況に呼応して、日本政府は1927年3月に「海外移住組合法」を制定、従来のコーヒー農場のコローノとして渡航した農民とは異なり、土地を購入して開拓を行なう自作農移民を送り込むことにした。

こうして府県単位の「海外移住組合」が組織されることになり、同じ年、中央機関として「海外移住組合連合会」が東京に設立された。そして、国は750万円の事業資金を連合会に貸し付けた。昭和のブラジル移民全盛期には、上の海外協会に代わってこの海外移住組合が、海外興業主導の移民事業をバックアップしたのである。府県の海外移住組合は、1929年（昭和4年）の時点で山口、三重、鹿児島など16県に置かれている。

海外移住組合の事業の特長は、移民の送り出しだけでなく、これを自作農として受け入れる入植地の創設に乗り出したことであり、その構想は、明治の榎本植民団のポリシーに似ていた。そして、こうした施策の現れとして、1928年（昭和3年）に海外移住組合連合会は、チエテ、バストス、アリアンサ（以上サンパウロ州）、トレス・バラス（パラナ州）の4入植地を購入し、その後の自作農移住の典型としたのである。

次いで1929年には、同連合会の現地代理機関として、「有限責任ブラジル拓殖組合」（略称ブラ拓）がサンパウロに設立され、入植地の経営と移民の受入れ業務に当たった。さらに、ブラジル移住熱の高まりに応じて、これ

ら海外移住組合の国策入植地のほかに、民間資本による農業進出も行なわれた。その中では、東山農場と野村農場が知られている。

## アマゾン地域への日本人入植開始

後年、ブラジル移民入植地の中心となるアマゾン地域へ日本人が初めて進出したのは、1928年に南米拓殖、アマゾン興業の両社が創立されてからのことだ。

これより先、1926年（大正15年）に南米拓殖の設立者福原八郎の一行は、パラ州政府からの土地提供の申し出により現地を調査。同じ年、駐ブラジル日本大使の一行もまた、パラ、アマゾナス両州政府を訪問した。次いで福原は、1928年8月に資本金1,000万円の南米拓殖株式会社を設立。州政府からベレム南方アカラ川流域の土地103万町歩（252万エーカー）の払い下げを受け、翌年には先発隊を派遣して入植地の開拓に着手した。

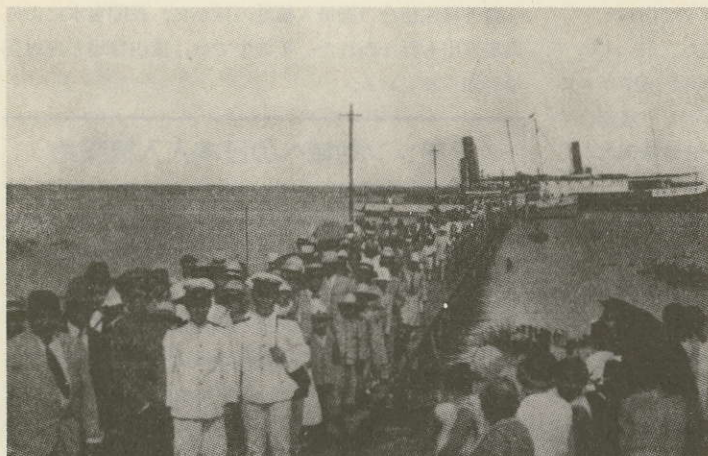
かくして1929年7月24日、アマゾン地域への第1回入植者43家族189人が、大阪商船の“もんでびでお丸”で神戸を出帆。リオデジャネイロで1便先行する“まにら丸”に乗り換え、9月16日にアマゾン川水系の河口港ベレムに到着。同月22日にアカラ入植地に入った。

のちに日本人移民の有力な受入れ港に発展するベレムに日本船が入港したのは、この“まにら丸”が最初である。以後、大阪商船は年3回、南米東岸航路客船を当地に寄港させることとした。旧式の“まにら丸”は、同年

第1表 南米東岸への日本人移民数(1925～1941年)

事項 年度	日本人移民数		海外興業による ブラジル移民数	南米東岸航路旅客数		関 連 記 事
	ブラジル	アルゼンチン		大阪商船	日本郵船	
1925(大正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	「海外移住組合法」制定
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	「ブラジル拓殖組合」設立
1930( // 5)	13,741	489	12,257	9,031	4,185	ブラジル政変
1931( // 6)	5,565	362	4,846	5,611	—	アフリカ東岸航路船の南米延航開始
1932( // 7)	15,092	239	14,139	15,361	—	
1933( // 8)	23,299	133	21,298	23,457	—	
1934( // 9)	22,960	112	20,963	21,826	—	ブラジルが「移民二分制限法」実施
1935( // 10)	3,745	201	4,694	5,639	—	
1936( // 11)	5,257	349	4,182	5,486	—	
1937( // 12)	4,675	307	4,047	4,792	—	「優秀船舶建造助成施設」実施
1938( // 13)	2,563	288	2,168	2,657	—	
1939( // 14)	1,314	187	—	1,449	—	第2次大戦勃発。“あるぜんちな丸”就航
1940( // 15)	1,564	183	—	1,587	—	東航南米航路開設。西航南米航路休航
1941( // 16)	1,277	124	—	1,322	—	東航南米航路休航
計	151,783	4,356	135,529	132,628	21,441	

【注】1. 出典は次の資料によるが、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、海外興業級ブラジル移民数：「日本郵船五十年史」（1935年刊）ほか、大阪商船南米東岸航路旅客数：「大阪商船八十年史」（1966年刊）、日本郵船南米東岸航路旅客数：「日本郵船百年史資料」（1988年刊）。2. アルゼンチンへの移住は自由移民である。3. \*印は移民数である。



ベレムに上陸するアマゾン地域への第1回入植者たち。1929年9月の撮影。

11月の新造船“ぶゑのすあいえす丸”の就航に伴って、この航路から撤退。1931年からは、アフリカ東岸航路の南米延長便の第1船として就航している。

第1回入植に続いて、同じ1929年10月27日には、第2回の35家族186人が“さんとす丸”で神戸を出航。1930年7月には、第3回入植者が“ぶゑのすあいえす丸”でベレムに到着した。以来、大戦勃発までの10余年間に21回のアマゾン移住が行なわれ、合計362家族が入植したが、現地の過酷な自然条件などが災いして、そのうちの200有余家族は離散したといわれている。

## 自由渡航が主体のアルゼンチン移民

この稿ではブラジル移民に焦点を当てて南米移民船の流れを追ってきたが、ここでしばらく目をアルゼンチンに転じ、同国への日本人移民について触れておきたい。第1表に見るように、この国への日本人移民は数は少ない。しかし、南米東岸航路の最終港がブエノスアイレスとされていたことでもあり、同国への移民史のあらましについて述べておくのも無駄ではなからう。

さて、ブラジルが日本人の集団移民を積極的に導入したのに対し、アルゼンチンは19世紀以来、欧州系の自由渡航者を主体に移民を受け入れ、それを憲法と植民法で規定していた。中でもイタリアとスペイン系が圧倒的に多く、移民が本格化した19世紀半ばから20世紀半ばまでの1世紀間に、両国からの渡航者は総数の8割近くに達している。「アルゼンチン流白豪主義」とでもいうべきものが、ここでは行なわれてきたのである。

欧州移民第一主義と独立渡航主義。これが、移民受入れに対するアルゼンチンの終始一貫した国是であった。したがって、移民会社主導の契約移民方式にはまったく関心を示さなかったが、逆に日本の場合、明治期に出

稼ぎ移民でスタートした歴史があるため、移民会社による集団移住に頼りすぎるきらいがあった。同国への日本人移民が少なかったのは、こうした理由による。

1886年(明治19年)に、三浦半島三崎出身の船員牧野金蔵は、外国船に乗り組んで諸国を渡り歩いているうちに、ブエノスアイレスに上陸。土地の女性と結婚して、この地に落ち着いた。おそらく彼がアルゼンチンといわず、南米に永住を志した最初の日本人であろう。

1906年(明治39年)に、笠戸丸移民を実施した水野竜がブエノスアイレスを訪れた時、14人の日本人が雑貨商などを営んでいたという。水野はその前年に、東

洋汽船の南米西岸航路第1船グレンファーク Grenfarg で太平洋を渡り、カヤオに到着している。水野はここで船を代えて、バルパライソに上陸。ろばの背にまたがって雪のアンデスを越え、アルゼンチンに入った。このあと水野は海路ブラジルへ赴き、ブラジル公使杉村濤の指導により、笠戸丸移民へ向けての交渉を開始する。

これは蛇足だが、東洋汽船が南米西岸航路を開設した折も、事前調査に当たった取締役白石元治郎は、杉村公使に会っている。杉村という人物は、ブラジル公使の前は駐韓日本公使館の一等書記官を務めており、閔妃暗殺事件に関与した外交官である。

大正期の半ばに大阪商船と日本郵船が南米東岸航路を開設するまで、アルゼンチンへの渡航者は、水野が体験したような困難な旅を覚悟しなければならなかった。そのため、当初この国に住みついた日本人には、ペルーやブラジルからの転住者が多かったという。

日本から同国へ直接移住するようになったのは1913年(大正2年)からで、この年には103人、翌年以降も100人前後が呼寄せによって渡航している。初期のこれらの移民たちは、ブラジル転住組以外は一様に、アンデス越えの経験を持っていた。しかも、渡航費から一切合切を自分で調達しなければならなかった。

こうした状況下、この国へ渡航した者の多くは、沖縄出身の呼寄せ移民であった。ただし、彼らの場合は他府県出身者のように自費で渡航したのではなく、先発組から旅費を借りて移住した。沖縄県人は、中国人に似て同郷人に対する人情が厚く、海外移民についても金銭的な助力を惜しまなかったといわれる。

外務省の海外邦人人口表によれば、1934年現在のアルゼンチンの日本人数は5,492人(男4,110人、女1,382人)となっており、商工業従事者がそのうちの36.6パーセント、農業従事者が18.8パーセントを占めている。こ



の国では、日本人の集団移民が行なわれなかったため、北米やペルーなどでみられた排日の動きがなく、むしろ移民たちは親日的な環境のなかで生活基盤を築くことができた。欧州移民第一主義の原則があったとはいえ、日本人の移住環境として悪くはなかったのである。

南米東岸航路客船が最終港をブエノスアイレスとした時期は、1917年（大正6年）の航路開設時からである。乗客がほとんど見込めないにもかかわらず同港に寄港したのは、貨物の積み取りのためであった。当地からの貨物には、日本向けの羊毛が多かった。

## 全盛期の大阪商船の南米東岸航路

さて、全盛期を迎えたブラジル移民の輸送需要に連動し、大阪商船の南米移民船隊もこの時期に大幅に強化された。その第1弾が“ぶゑのすあいれす丸”とその姉妹船“りおでゑやねろ丸”の新造投入である。

この2隻は“さんとす丸”級の拡大改良型であり、特別三等を含め1,076人という三等定員をもつ大量輸送型の移民船であった。デビューは、1番船“ぶゑのすあいれす丸”が1929年11月、2番船“りおでゑやねろ丸”が1930年6月。2隻の就航によって南米東岸航路の船客数が急増している状況が、第1表から読み取れよう。

新鋭船の登場に伴って大阪商船の南米東岸航路は、三連成レシプロ主機を備えた在来型の“まにら丸”と“はわい丸”がアフリカ東岸航路にドロップし、ディーゼル主機を搭載した“さんとす丸”級3隻と“ぶゑのすあいれす丸”級2隻による5隻体制に代わった。便数も、年10航海から年12航海にアップしている。

商船の「五十年史」によると、ブラジル移民がピークに達した1934年当時、南米東岸航路の寄港地は次のように記録されている。このうち、往航のモンテビデオは1929年に寄港を開始。かつて立ち寄った長崎は1930年、サイゴンも1934年に寄港が廃止されている。

〔往航〕神戸、香港、シンガポール、コロンボ、ダーバン、アルゴア・ベイ（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、モンテビデオ、ブエノスアイレス。

〔復航〕ブエノスアイレス、サントス、リオデジャネイロ、ビクトリア、ニューオーリンズ、ヒューストン、ガルベストーン、クリストバル、ロサンゼルス、横浜、神戸。

“ぶゑのすあいれす丸”級がデビューした当時は、日本郵船も、神

奈川丸など6隻を投入して年12航海の定期を維持していた。その期間は1928年から1930年までの3年間である。したがってこの時期の南米東岸航路では、商船と郵船がそれぞれ年間12回のサービスを行っていたわけで、月2便の割で南米移民船が神戸からブラジルへ出航したのである。

ところが1931年4月の「郵商協約」によって、郵船が南米東岸航路から撤退。以後、同航路は商船の単独運航となった。郵船の撤退について、同社の「我社各航路ノ沿革」（1932年刊）にこんな記述がある。

“郵商協約ノ成立スルニ及デ本航路ノ配船ハ商船ノ独占ニ委スコトシ、我社ハ本航路ノ Pioneer タル光輝アル歴史ヲ犠牲トシテ本航路ヲ撤退スルニ決シ、四月二日横浜出帆第八二次神奈川丸ヲ最終船トシテ廃航セリ”

郵船がこの航路を始めたのは1917年4月で、前年暮れに開設した商船より4カ月ほど遅い。しかし、郵船は1912年（明治45年）から4回にわたって欧州航路船をブラジルへ臨時回航しており、それが文中のパイオニアとしての実績につながるのであろう。

ただし郵船の同航路の経営が、ここにあるように真に“光輝アル歴史”に値したかどうかについては、本稿をここまで読み進まれた読者諸賢の評価に委ねたい。

## アフリカ東岸航路客船の南米延航

郵船の撤退によって、南米東岸航路の移民船隊は、その半数が脱落したわけであり、商船としてはこれをカバーする必要があった。そこで同社は、アフリカ東岸航路の定期船を南米まで延航することにし、就航船もそれまでの6,000総トン型の“たこま丸”級4隻（かなだ丸、めきゑこ丸、あかご丸、ばなま丸）から、9,500総トン型の“はわい丸”級5隻（はわい丸、まにら丸、あふりか丸、ありぞな丸、あらびあ丸）に代えた。航海数は月1便。寄港地は次のとおりである。

第2表 ブラジル移民最盛期の大阪商船の南米移民船

船名	総トン数	竣工年	船客定員	南米航路就航期間
さんとす丸	7,266	1925年	一等40, 三等 760	1925～40年
らぶらた丸	7,266	1926年	一等40, 三等 760	1926～40年
もんてびでお丸	7,266	1926年	一等40, 三等 760	1926～41年
ぶゑのすあいれす丸	9,625	1929年	一等60, 三等 1,076	1929～41年
りおでゑやねろ丸	9,626	1930年	一等60, 三等 1,076	1930～40年
はわい丸	9,467	1915年	一等12, 三等 756	1931～36年（延航便）
まにら丸	9,486	1915年	一等10, 三等 660	1931～36年（同）
あふりか丸	9,475	1918年	一等24, 三等 542	1931～41年（同）
ありぞな丸	9,683	1920年	一等29, 三等 578	1931～38年（同）
あらびあ丸	9,480	1918年	一等24, 三等 539	1931～41年（同）

注) 1. 三等定員には特別三等を含む。2. (延航便)はアフリカ東岸航路の延航である。3. 出典は昭和12年版「日本汽船名簿」(逓信省管船局刊)および昭和8・9年版「日本船舶名簿」(神戸海運集会所刊)。

第3表 “さんとす丸”（初代）と“ぶゑのすあいに丸”の要目比較

	さんとす丸	ぶゑのすあいに丸
総トン数	7,266トン	9,625トン
重量トン数	7,336トン	8,233トン
全 長	136.6メートル	146.9メートル
幅	17.1メートル	18.9メートル
吃 水	7.7メートル	7.9メートル
主 機	ディーゼル2基, 2軸	ディーゼル2基, 2軸
出 力	4,600馬力	6,000馬力
最高速力	16.4ノット	16.6ノット
航海速力	14.0ノット	14.0ノット
燃料庫容量	1,533トン	2,475トン
燃料消費量	1日21.5トン	1日27.0トン
清水艀容量	406トン	704トン
船客定員	一等40人, 特別三等102人, 三等688人	一等60人, 特別三等222人, 三等856人
乗組員数	106人	131人
建造年	1925年	1929年
建造所	三菱長崎造船所	三菱長崎造船所
同型船	らぶらた丸, もんてびでお丸	りおでゑやねろ丸

注) 1. データは竣工時のもの。2. 出典は, “さんとす丸”は大正15年版「日本汽船件名録」(日本汽船件名録発行所刊), “ぶゑのすあいに丸”は昭和8・9年版「日本船舶名簿」(神戸海運集会所刊)。

神戸, 門司, 香港, シンガポール, コロンボ, モンバサ, ザンジバル, ダルエスサラーム, ベイラ, ロレンソ・マルケス, 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。

延航便の第1船は, 前述のように1931年6月に日本を発った“まにら丸”で, 8月に南米に到着している。

この結果, 大阪商船の南米移民船隊は, 南米東岸航路の新鋭ディーゼル貨客船5隻(年12便)に, アフリカ東岸航路の在来型貨客船5隻(年12便)を加えた10隻によって構成され, 年間24航海, 毎月2便のサービスを行なうことになった。参考までに, この時期の各船の船客定員などを第2表に掲げたが, 10隻合わせた三等のキャパシティは約7,500人。年間およそ18,000人の移民輸送力があつたわけだ。

かくして, この時期から1934年までの4年間で, 戦前戦後の全期間を通じて, 大阪商船の南米移民船隊の全盛期となつたのである。

## “ぶゑのすあいに丸”級の登場

“ぶゑのすあいに丸”級2隻は, 一時代を画した“さんとす丸”級と“あるぜんちな丸”(初代)級の盛名の影にかくれて目立たない存在である。だが, このクラスの1,000人を越える三等の船客定員は, 日本の移民船史上最大であり, その点では, 商船の南米東岸航路客船群の中で最も移民船らしい船であつた。

建造所は, “さんとす丸”級と同じ三菱造船の長崎造船所。1番船“ぶゑのすあいに丸”が起工されたのは1928年10月。ちょうど, 日本人が初めてアマゾン地域に進出

した年であり, “はわい丸”コレラ事件が発生した年でもあつた。進水は翌29年5月, 竣工は10月。就航は前述のように11月である。2番船“りおでゑやねろ丸”は, 翌30年5月に完成している。

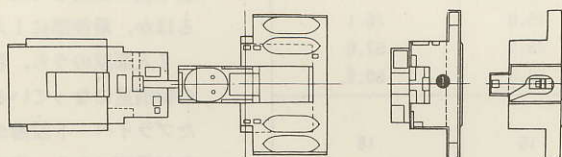
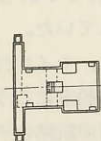
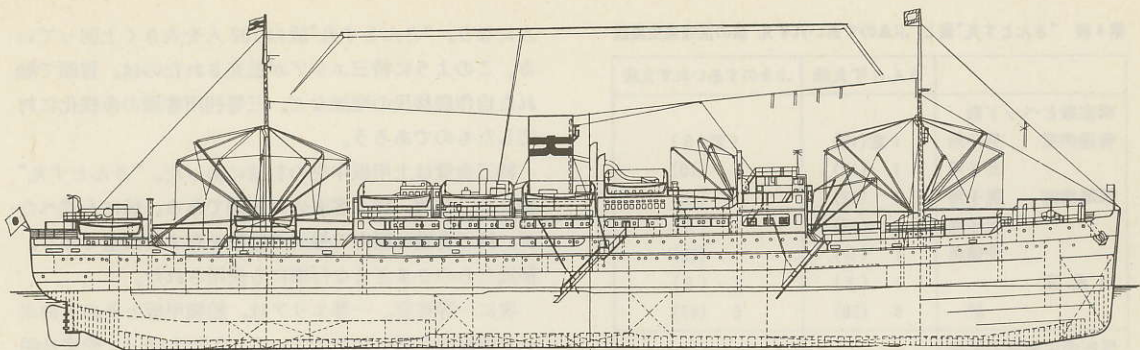
“ぶゑのすあいに丸”級が長崎の船台上にあつた1929年は, 海上の人命安全に関する国際会議が英国政府の主催によりロンドンで開催され, 「1929年 SOLAS 条約」の締結を見た年である(発効は1933年)。日本はこの条約に加盟していたので, 会議の精神を両船の建造に生かさなければならなかったが, 「29年 SOLAS」が当時としては相

当高度な技術的要求を含んでいたこと, 両船がすでに起工されていたことなどから, 安全理念の適用には未だ至らなかった。これが完全に適用されるようになったのは, 国内法が整備されたのちに計画された“あるぜんちな丸”級からである。

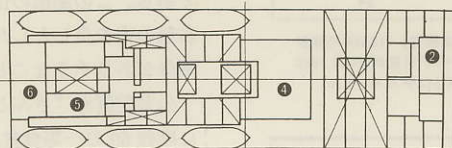
船型は, 3層の甲板で構成された船首楼付き平甲板船である。すなわち上甲板と第2, 第3甲板が全通し, 最前部に船首楼を設けたタイプであるが, 中央部分の甲板室が“さんとす丸”級よりもさらに大きくなっているため, 客船らしさがいちだんと増している。

総トン数は9,625トン(1番船)。1万トンに若干足りない。主要目は第3表のとおりで, 参考までに“さんとす丸”級と対照させて紹介した。要目のすべてにわたり“さんとす丸”級を越えているが, 後述のように, 設計概念はまったく同一であり, 船型, 性能, 内装, いずれもよく似ている。文字どおり, “さんとす丸”級の拡大改良型だったわけだ。

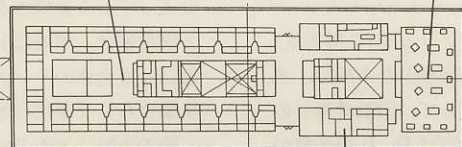
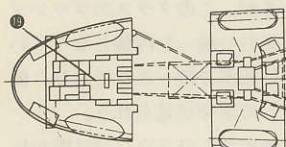
ブラジル移民激減後に計画された次世代の“あるぜんちな丸”級が, 軍部の要請を仕様に取り入れた戦時, 平時両用の国策客船であり, 設計概念もそれまでの南米移民船とはまったく異なっていることを考えると, この“ぶゑのすあいに丸”級は, 明治・大正以来の運航実績を反映させた最後の本格派移民船であり, 日本型移民船の決定版であつたともいえる。加えて, “さんとす丸”級1, 2番船のディーゼル主機が輸入品であつたのに対し, このクラスでは, 国産品奨励の見地から三菱スルザー型を採用するなど, 主機, 補機をはじめとして, ほとんどの装備が国産品でまかなわれた。日本の造船海運史上で, もっと評価してしかるべき船であろう。



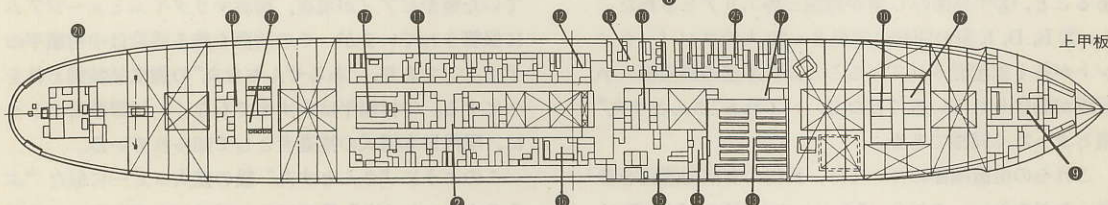
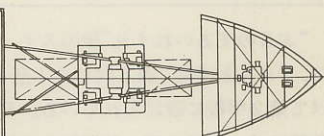
ポート甲板



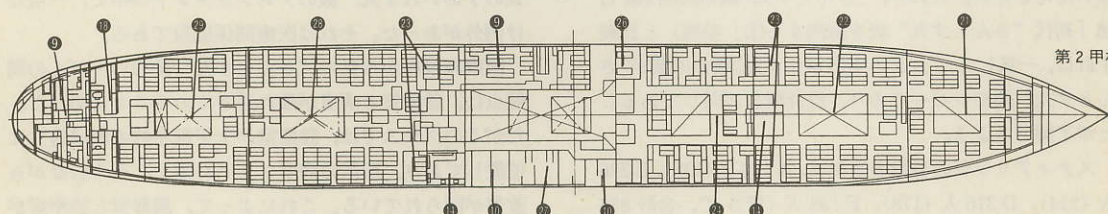
後部ポート甲板



船橋甲板



上甲板



第2甲板

“ふふのすあいれす丸” 客室配置図

①操舵室, ②士官居住区, ③一等食堂 (60席), ④一等ラウンジ, ⑤一等喫煙室, ⑥一等ベランダ, ⑦一等客室エリア (32室), ⑧一等特別室, ⑨下級船員居住区, ⑩便所・洗面所 (三等用), ⑪診療室, ⑫事務室, ⑬特三食堂, ⑭配膳室, ⑮調理室, ⑯士官食堂, ⑰ステアリッジ入口, ⑱普通病室エリア, ⑲隔離病室エリア, ⑳洗濯室エリア, ㉑ステアリッジ (A室, 126人), ㉒ステアリッジ (B室, 226人), ㉓三等コンパートメント, ㉔特三客室エリア (C室, 12室), ㉕特三客室エリア (5室), ㉖出産室, ㉗浴室エリア, ㉘ステアリッジ (D室, 316人), ㉙ステアリッジ (E室, 188人)

第4表 “さんとす丸”級と“ぶゑのすあいれす丸”級の医療衛生施設

	さんとす丸級	ぶゑのすあいれす丸級
病室数とベッド数		
普通病室 男子用	1 室(12)	1 室(6)
女子用	1 (12)	1 (10)
隔離病室 男子用	1 (12)	1 (3)
女子用	1 (12)	1 (4)
予備用	1 (0)	1 (22)
出産室	1 (2)	1 (2)
計	5 (50)	6 (47)
医療衛生施設の面積		
診療室	13.0	14.7
出産室	15.0	16.1
洗濯室	43.9	67.0
浴室	52.8	60.9
大便所(器)の数		
男子用	15	18
女子用	12	16
計	27	34

注) 1. 両船の一般配置図および「移民運送船之研究」(1930年外務省通商局刊)、岡田正三「移民船の変遷について」(『船の科学』1958年12月号所載)を参考に作成。2. 面積の単位は平方メートル。

## 客室配置は“さんとす丸”級のコピー

“ぶゑのすあいれす丸”級のスティアリッジ(三等客室)は、“さんとす丸”級と同じく4室(区画)から成り、すべて第2甲板に設けられている。そして、①船首寄りの前部にA、Bの2室、船尾寄りの後部にD、Eの2室があること、②中央部のC室が特別三等エリアとされたこと、③B、D、E室の両舷に定員8~20人のコンパートメントが各1室配置されていること、④A室の最前部に小区画が設けられていることなど、いずれも“さんとす丸”級とまったく同様である。

これらの位置関係については、別掲の客室配置図を参照いただきたい。これを、“さんとす丸”級の図面(第11回「初代“さんとす丸”級を解剖する①」参照)と比較すれば、一見して、“ぶゑのすあいれす丸”級の内装が“さんとす丸”級のコピーであり、設計概念が同じであることが了解できよう。

スティアリッジの各室の定員は、A 126人(102)、B 226人(214)、D 316人(178)、E 188人(172)で、合計856人(666)。カッコ内は“さんとす丸”級の数字であるが、D室のキャパシティがかなり大きくなっていることに気がつく。

C室の特三エリアには、8~16人定員の部屋が海側に9室、内側に3室ある。“さんとす丸”級と異なっているのは、上甲板中央の左舷にも特三客室5室が設けられていること。両デッキを合わせると、特三の船客定員は220

人になり、“さんとす丸”級の102人を大きく上回っている。このように特三エリアが拡充されたのは、冒頭で触れた自作農移民の増加など、三等利用客層の多様化に対応したものであろう。

特三食堂は上甲板中央の右舷にあった。“さんとす丸”級と同じ位置、特三客室の反対側である。前にも述べたが、特三食堂は船内で最大の席数を有する公室であり、移民たちのさまざまな行事にも使用された。

次に一等客室。一等エリアは、船橋甲板とその上のポート甲板の2層にわたっている。定員は60人。船室は船橋甲板に位置しており、2人部屋が両舷合わせて27室あるほか、最後部に1人部屋が5室設けられていた。

2人部屋のうち、右舷前方の2室はバス、トイレ付きの特別室になっている。南米移民船の一等船室にこうしたプライベート設備が付いたのは、南米西岸航路の平洋丸が最初であり、南米東岸航路ではこのクラスが初めてである。この部屋の位置についてだが、南米東岸航路で右舷の方を良しとした理由が、酷暑海域航行時の日照と関係がありそうなことは、前に述べた。

公室配置も“さんとす丸”級と同一で、船橋甲板前部に席数60の一等食堂、ポート甲板にラウンジ、喫煙室、ベランダが並んでいる。南米移民船の一等公室は、昭和に入ってから豪華さを加えるが、このクラスのラウンジと喫煙室は、中央にドームをもつ凝った内装となっていた。公室全体のインテリアは和風で統一されており、後年華ひらく「現代日本様式」の萌芽が見られる。

竣工当時“ぶゑのすあいれす丸”のラウンジに置かれていた堅型ピアノが現在、横浜マリタイムミュージアムに保管されているが、その前面を飾る蒔絵は中村順平のデザインであり、“あるぜんちな丸”の調度品装飾と軌を一にする。中村順平は申すまでもなく、村野藤吾とともに、現代日本様式の推進者として知られている。

このように“さんとす丸”級の拡大コピーに似た“ぶゑのすあいれす丸”級のアレンジメントの中で、一点だけ例外があった。それは医療関係施設である。

医療施設面から見た“さんとす丸”級のいちばんの問題点は、診療室と病室が離れ過ぎていることにあった。だがこのクラスでは、診療室が上甲板左舷の船尾寄りに位置しており、船尾の病室エリアに近く、不十分ながら改善が図られている。これによって、調理室と診療室が接近しているという別の問題点も解消された。

さらに、普通病室を船尾甲板室の上層、隔離病室を第2甲板の船尾寄り(E室の後方)に配置し、当初から病室エリアを分離する方針が採用された。規模は“さんとす丸”級とほぼ同一だが、隔離病室が男子用、女子用、予備用の3種類とされた点が異なっている。ベッド数などは第4表をご覧ください。