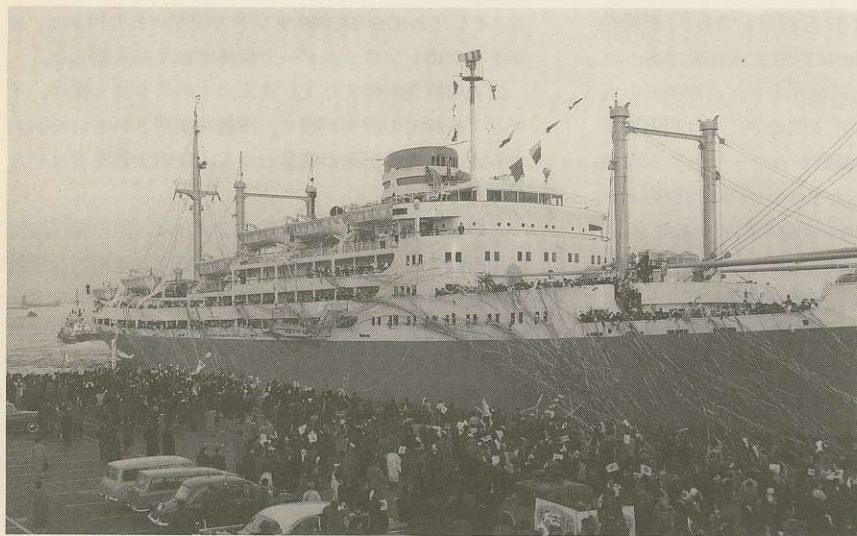


日本移民船始末記

A HISTORY OF JAPANESE EMIGRATION SHIPS ㊟

by Michio Yamada

最終回 南米移民の終焉



山田 迩生

(日本海事史学会理事)

1958年(昭和33年)12月30日、横浜を出航する大阪商船の“ぶらじる丸”。時は戦後南米移民の最盛期で、港頭には活気があふれている。

最盛期を迎えた戦後の南米移民

戦後、南米移民船が稼働した期間は、1952年(昭和27年)から73年(同48年)までの21年間である。その間、約63,000人の日本人が「海協連」や「海外移住事業団」の渡航費貸付けや支給によって中南米を目指した。年度別の関連統計は第1表のとおりである。

もちろん、戦前の中南米移民総数約244,000人(1899~1941年まで42年間の数字)には及ばない。だが、戦前の移民は農民がほとんどであり、渡航費や支度金まで国からもらって移住したのに対し、戦後の移民は、農民を主体としながらも、進出職種が農業のほかにも商工業、漁業など多岐にわたっていた点に特色がある。

渡航先は、戦前も戦後もブラジルが圧倒的に多く、全体の8割が同国に移住している。これ以外の移住先としては、戦前はペルー、メキシコ、アルゼンチンへの渡航が目立ったのに対し、戦後はパラグアイ、アルゼンチンへの移民がブラジルに続いている。

21年間のうち、移民数が年間5,000人を越えたのは1956年度(昭和31年度)から61年度(同36年度)までの6年間である。そして、結局この6年間が戦後移民の

ピークとなった。移民数が最も多かった年は、1960年度(昭和35年度)の年間8,300人である。国はこの当時、年間1万人前後の移民を計画していたようだ。

このピーク期の移民需要に対応して建造され、戦後の日本移民船隊の中堅客船として働いたのが、大阪商船の“ぶらじる丸”と“あるぜんちな丸”(ともに2代目)である。両船だけで、戦後移民63,000人の43パーセントにあたる27,000人を送り出している。

両船が登場するまでの移民輸送力は、商船の“あめりか丸”級2隻が年間各2航海として2,000人程度。RILフリートは5隻で3,000人の輸送力があつたが、同社の船は中国人や韓国人移民も乗せるので、日本人専用というわけにはいかない。上述のように、国が年間1万人前後の移民を見込んでいたこともあって、この時期、本格的な移民船の建造が望まれていたのである。

こうした状況から大阪商船は、1954年(昭和29年)7月、第9次後期計画造船の一隻として、10,100総トン、三等定員902人の大型貨客船“ぶらじる丸”を建造。1958年(昭和33年)4月には、10,900総トン、三等定員960人の僚船“あるぜんちな丸”が、第13次後期計画造船により誕生した。建造所はともに新三菱重工神戸造船所である。さらに1957年(昭和32年)2月には、“さんとす



丸”に、定員 558 人の三等客室が設けられた。

ちなみに計画造船とは、1947 年(昭和 22 年)に発足した海運助成制度である。船会社が国の計画的な資金援助をバックに船の建造を行なうもので、壊滅状態だった日本商船隊の再建に大きな役割を果たしたのである。

結果的には、当初から移民船として建造された船は、戦後では“ぶらじる丸”と“あるぜんちな丸”だけであった。同時にまた、わが国の移民船史上で、この 2 隻が最後の新造移民船となったのである。南米移民の最盛期には、原子力移民船の開発研究が船会社と造船所の間で進められたが、具体性を欠いたものだった。

“ぶらじる丸” “あるぜんちな丸”の登場

1954 年 7 月 30 日午後 5 時、薄紫の船体塗装の“ぶらじる丸”は、満船に近い 896 人の船客を乗せて処女航海の途に就いた。壮途を見送る突堤の人垣のなかには、「海協連」会長の村田省蔵の姿があった。

船客の主体は、624 人の計画移民と 200 人ほどの呼寄せ移民で、計画移民はサンパウロ州への養蚕移民 46 家族 293 人、アマゾン中流域のマナカブルー入植地への 30 家族 183 人、下流域のマクピー入植地への 22 家族 129 人が中心である。1 航海にこれだけ多くの移民が乗船するの

は、「移民二分制限法」実施前のブラジル移民最盛期以来のことだった。

次いで 1958 年 4 月には“あるぜんちな丸”が竣工。6 月 2 日午後 4 時、最初の寄港地ロサンゼルスへ向け横浜を出帆した。船客は、移民を主体とした神戸からの 722 人と横浜からの 350 人。移住先は、ブラジル 540 人、ドミニカ 174 人、パラグアイ 134 人など。ドミニカ移民が乗っていたので、処女航海ではシウダードトルヒヨにも寄港した。前回触れたように、1956 年 3 月に「横浜移住あっせん所」が新設されたため、最終出航地が神戸から横浜に変更されている。

両船の登場によって大阪商船の南米移民船隊は、“あめりか丸”級と“さんとす丸”を加えた 5 隻にふえ、年間 12 航海が可能となった。5 隻合わせた三等定員は 3,500 人。移民輸送力は年 12 便で 8,700 人。この数字は、昭和初年、初代“さんとす丸”級が登場した頃の大阪商船移民船隊の輸送力に近い。

こうして、年間 1 万人の移民が、日本船でなんとか輸送できる体制となったが、現実には、年間移民数が 8,000 人を越えたのは、1960 年度の 1 年間だけであった。年 5,000 人以上の年でも、わずか 6 年間。しかも、前回の第 5 表で紹介したように、ピークの 1960 年度ですら、1 便平均の移民数は 300 人ほどである。

第 1 表 戦後の日本人計画移民数

事 項 年 度	日本人 移民数	主 な 移 住 先			船会社輸送移民数		関 連 記 事
		ブラジル	パラグアイ	アルゼンチン	大阪商船	RIL	
1952(昭和27)	54	54	0	0	54	0	2代目“さんとす丸”による移民再開
53(// 28)	1,498	1,480	18	0	1,173	325	東航南米東岸航路再開
54(// 29)	3,741	3,524	208	2	3,543	176	海協連設立。“ぶらじる丸”竣工
55(// 30)	3,512	2,657	647	117	2,081	1,430	
56(// 31)	6,050	4,370	1,074	23	3,827	2,266	横浜移住あっせん所開所
57(// 32)	7,439	5,172	1,507	57	5,722	1,709	
58(// 33)	7,594	6,312	522	91	6,021	1,579	2代目“あるぜんちな丸”竣工
59(// 34)	7,433	7,041	147	114	6,793	749	移民船運航助成開始
60(// 35)	8,316	6,832	964	43	6,715	1,634	池田内閣発足
61(// 36)	6,261	5,146	706	88	4,784	1,467	ドミニカ移民帰国事件
62(// 37)	2,193	1,830	151	198	1,583	607	
63(// 38)	1,526	1,230	114	93	1,142	382	日本移住船、海外移住事業団発足
64(// 39)	1,104	751	179	161	974	131	
65(// 40)	818	531	121	147	658	156	“ぶらじる丸” “あるぜんちな丸” 改装
66(// 41)	1,059	785	89	176	857	198	渡航費(船賃)の全額助成開始
67(// 42)	884	638	59	170	649	233	
68(// 43)	623	420	35	113	597	23	RIL 移民輸送から撤退
69(// 44)	597	379	31	155	601	0	
70(// 45)	629	451	24	146	629	0	商船三井客船会社誕生
71(// 46)	674	456	38	179	674	0	神戸からの最終移民船が出航
72(// 47)	763	557	46	139	763	0	
計	62,768	50,616	6,680	2,212	49,840	13,065	

注) 1. 海協連および海外移住事業団の貸付け渡航費により移住した移民数である。2. 海外移住事業団の「海外移住統計」により作成したが、数字相互間に若干の不整合が見られる。3. 米国の難民救済法に基づく渡航費貸付けによる米国移民は除外した。



改装により三等客室（ステイアレッジ）を廃止した後の“あるぜんちな丸”。1967年（昭和42年）11月、横浜を出航する姿である。

この程度の輸送需要に対し、商船だけでなく、RILの5隻による年12便（1962年以降は4隻で10便）も加わったわけだから、いきおい、船が供給過剰とならざるをえない。後述のように、戦後の南米移民船隊が、終始慢性的な経営不振に悩まされたのは、そもそも旅客需要予測の読み違いに遠因があったのである。

客主貨従の両船が揃ったのを機会に、大阪商船は1958年7月に太平洋船客同盟の同意を取り付け、同年11月より、復航のホノルル寄港を開始した。これより先、1954年からは、往航寄港地にレシフェも追加されている。参考までに、“ぶらじる丸”就航当時の往航ルートを記すと、次のとおりである。全航程13,000浬。所要日数はペレムまで27日、サントスまで37日、全航程だと44日。日数はいずれも標準例である。

神戸、名古屋、横浜、ロサンゼルス、クリストバル、ラグアイラ、ペレム、レシフェ、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。

“ぶらじる丸”は短時日で完成した。商船と神戸造船所の間で建造契約が結ばれたのが1953年（昭和28年）10月19日、起工が10月27日、進水が翌54年4月6日、竣工が7月10日。起工から引渡しまで8カ月半である。主機には、神戸造船所の大型ディーゼル機関（三菱神戸スルザー10 RSD 76、出力、9,000馬力）の1番機（1基）を装備。船体図面は定期貨物船のものをベースにした。

僚船の“あるぜんちな丸”は、これをさらに上回るピッチで建造された。神戸造船所で起工されたのが1957年10月11日、進水が翌58年2月4日、竣工が4月30日。船台期間121日、艤装期間81日、通算202日という工期は、1万総トン型客船としては記録的な早さだったが、その秘密は、先行艤装方式を大幅に取り入れ、船台上で能率よく艤装が行なわれたことにある。

“あるぜんちな丸”は、“ぶらじる丸”と同型ではないが、規模、性能、内装ともよく似ていた。だが、主機は違う。ディーゼルに経済性で劣る蒸気タービン（三菱神戸ウェスティングハウス1基、出力9,000馬力）を採用

したのである。この主機は、造船所手持ちの既製品だったという。燃料油消費量は1日55トン。“ぶらじる丸”の33トンをはるかに超える。

タービン採用の理由はよく分からない。おそらく、短い工期と当時の船価高への対応策だったのだろう。しかし、これによって同船は、後々まで高い燃費に悩むことになった。ちなみに同船の船価は22億4,300万円である。

日本の海運史上、蒸気タービンを装備した南米移民船は、明治・大正期の安洋丸級2隻と銀洋丸級2隻、それにこの“あるぜんちな丸”を加えた5隻だけである。長航程の南米航路では、大正末年に初代“さんとす丸”が登場して以来、ディーゼル客船が主力となっていたことは、すでに見てきたとおりである。

戦後建造のこの二大客船と後出の“さくら丸”の主要目などについては、第2表を参照いただきたい。

戦後の南米移民船の客室内装

次に、戦後の南米移民船の内装について、例によって三等客室を中心に見てみよう。ここでは、その典型例として、洋上パピリオンに変身し、今も三重県鳥羽で余生を送る“ぶらじる丸”を取り上げたい。

“ぶらじる丸”のハード面で最初に触れなければならないのは、「1948年 SOLAS 条約」の準拠客船であるということだ。船の安全性などに関する国際基準が確立されたのは「29年 SOLAS」以降であり、これに基づく「船舶安全法」体系下の最初的大型客船が、初代“あるぜんちな丸”級であることは、すでに述べた。

「48年 SOLAS」は、これを改善したものであるほか、新たに防火構造に対する厳しい基準を定めていた。このため政府は、1952年に「船舶安全法」を改正するとともに、新体系に「船舶防火構造規程」を付加したのである。“ぶらじる丸”は、その適用第1船であった。

“ぶらじる丸”の船型は、上甲板、第2・第3甲板の



第2表 “ぶらじる丸”(2代)、“あるぜんちな丸”(2代)、“さくら丸”の主要目等

	ぶらじる丸(2代)	あるぜんちな丸(2代)	さくら丸
総トン数	10,101トン	10,864トン	12,627トン
重量トン数	9,882トン	10,480トン	10,626トン
全長	156.0メートル	156.5メートル	157.0メートル
幅	19.6メートル	20.4メートル	21.0メートル
吃水	8.7メートル	8.7メートル	8.6メートル
主機	ディーゼル1基1軸	蒸気タービン1基1軸	ディーゼル1基1軸
出力	9,000馬力	9,000馬力	9,800馬力
最高速度	20.3ノット	19.8ノット	20.2ノット
航海速度	16.3ノット	16.4ノット	17.1ノット
燃料庫容量	2,109トン	1,456トン	1,186トン
燃料消費量	1日33トン	1日55トン	1日37トン
清水艙容量	1,540トン	1,540トン	—
船客定員	一等 12人 二等 68人 三等 902人	一等 12人 二等 82人 三等 960人	一等 152人 三等 800人
乗組員数	118人	121人	114人
建造年	1954年	1958年	1962年
建造所	新三菱重工神戸	新三菱重工神戸	新三菱重工神戸
就航期間	1954年 7月 ～1972年11月	1958年 6月 ～1973年 2月	1963年 3月 ～1970年 5月
航海数	51航海	41航海	11航海
輸送人数	16,204人	11,209人	1,103人
備考	1965年改装, 1973年引退	1965年改装,1972年“にっぽん丸”と改名,1976年解体	巡航見本市船,1971年大島運輸に売却

注) 1. データは竣工時のものである。2. 「日本船舶明細書」(日本海運集会所)および赤坂忠次「日本～南米東岸航路移住者輸送史」(海外移住事業団刊「移住研究」No. 10所収)により作成。3. 就航期間、航海数、輸送人数は移民輸送実績を示す。

3層から成る船首楼付き平甲板船である。僚船の“あるぜんちな丸”は、初代と同じ遮影甲板船であり、この点が、前述の主機とともに両船の大きな違いである。

ステアリング(三等客室)は5室(区画)。すべて第2甲板の第1～5船倉に設けられている。各室の定員は、第1:94人、第2:222人、第3:230人、第4:216人、第5:140人、合計902人。この人数には、各室の両舷に1室ずつあった12～26人用のコンパートメント(第1船倉は左舷のみ)の定員も含まれている。これらの位置関係などについては、別掲の客室配置図を参照されたい。

ちなみに戦後の客船では、上の「48年 SOLAS」に基づく新ルールにより、旅客定員の算定法が改められている。すなわち、従来は12歳未満は0.5人として計算したのであるが、新基準では満2歳以上をすべて1人として算入することとされた。このため、船客定員と実搭載人数との差がほとんど生じなくなった。

ステアリングの内装は、基本的には戦前と変わっていない。蚕棚式の仮設二段ベッドがびっしりと並び、復航で客室が貨物倉に変じるのは、以前と同様である。しかし、客室中央の食卓スペース(ハッチ上)が広くなっ

第3表 “ぶらじる丸”(2代)の医療衛生施設

病室数とベッド数		
普通病室	男子用	1室(8)
	女子用	1(7)
隔離病室	男子用	1(3)
	女子用	1(2)
出産室		1(2)
	計	5(22)
医療衛生施設の面積		
診療室		18.5
出産室		16.6
洗濯室		40.4
浴室		56.4
三等用大便所(器)数		
	男子用	19
	女子用	20
	計	39

注) 1. 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)および一般配置図による。
2. 面積の単位は平方メートル。

たこと、室内照明に蛍光灯を導入したなど、付属設備にはかなりの改善点が見られる。

客室関係で最も注目すべき点は、笠戸丸以来、移民船ではお馴染みの特別三等がなくなり、新たに二等(ツーリスト・クラス)が設定されたことだ。特三が二等に格上げになった

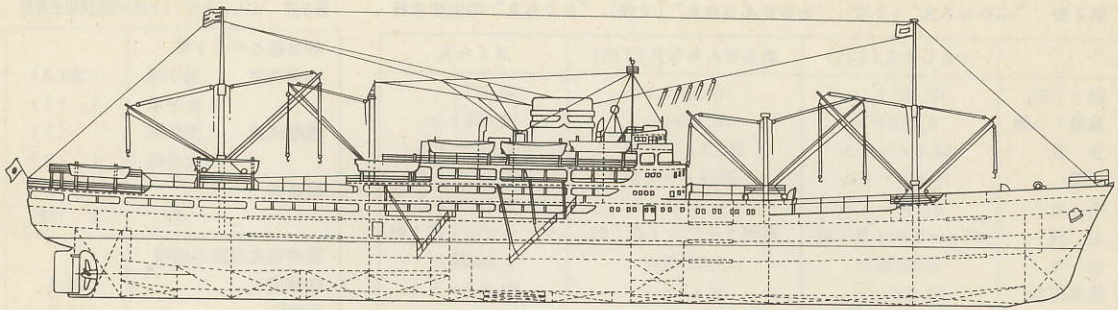
わけだが、これによって、従来移民たちの船内活動に多用された特三食堂が消滅した。

その対策として、“ぶらじる丸”の上甲板には、広大な三等食堂(ダイニング・サロン)が配置されている。席数は106席。位置、規模、機能、いずれも初代“あるぜんちな丸”の特三食堂に相当するもので、ステージ、講演台などを備えた使い勝手のよい公室になっていた。同様の食堂は“あるぜんちな丸”にもあった。三等ダイニング・サロンを設けた船は、戦前の郵船の南米西岸航路客船平洋丸が日本では最初と思われるが、こうした本格的な三等用の大食堂を持った船は、後にも先にも、この2隻と後出の“さくら丸”しかない。

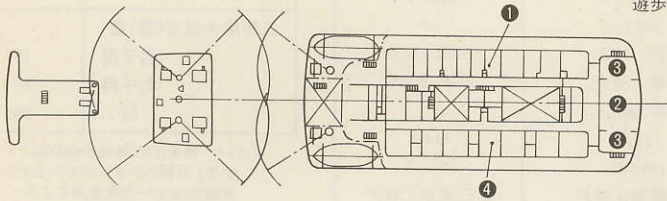
三等公室には、このほかにラウンジ、喫煙室、売店、理髪室、児童室があり、いずれも上甲板前部に設けられている。公室配置は、初代“あるぜんちな丸”によく似ていたが、工期が短かったことから、設計に際して、この先輩客船の配置にならったのであろう。なお、移民船に児童室を置いたのは、戦後の二大客船だけである。

医療衛生施設については第3表を参照されたい。

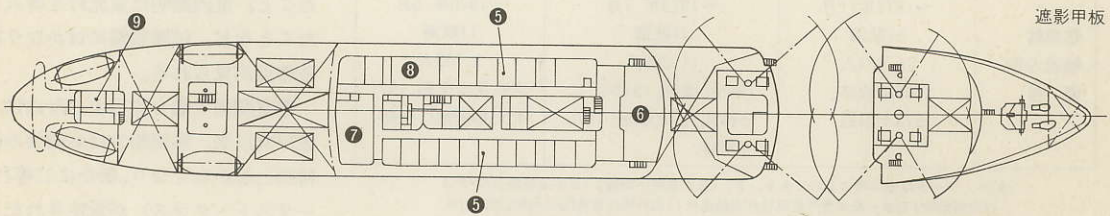
医療施設としては、診療室1室、普通病室2室(男女別)、隔離病室2室(同)、出産室1室が主なものである。



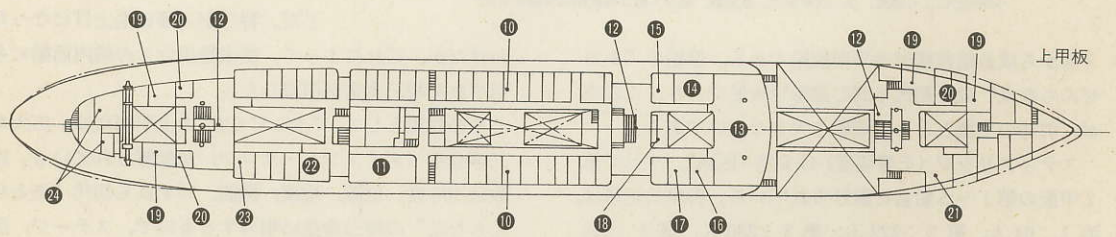
遊歩甲板



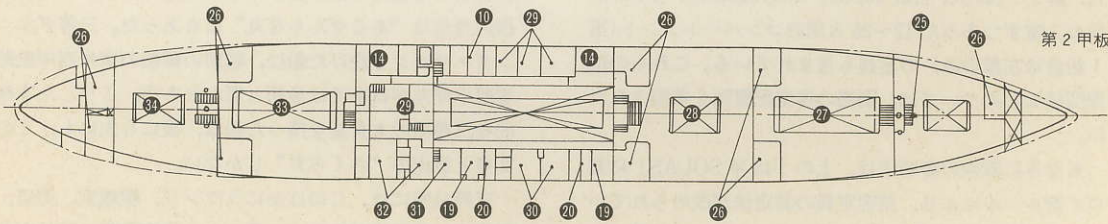
進影甲板



上甲板



第2甲板



“ぶらじる丸” (2代)客室配置図

- ①士官居住区, ②一等食堂(ダイニング・サロン, 20席), ③一等喫煙室, ④一等客室エリア(6室), ⑤二等客室エリア(17室), ⑥二等食堂(ダイニング・サロン, 70席), ⑦二等喫煙室, ⑧士官食堂, ⑨隔離病室エリア, ⑩普通船員(属員)居住区, ⑪属員食堂, ⑫三等(ステアリッジ)エントランス, ⑬三等食堂(ダイニング・サロン, 106席), ⑭配膳室, ⑮三等喫煙室, ⑯児童室, ⑰理髪室, ⑱売店, ⑲三等用便所, ⑳三等用洗面所, ㉑三等ラウンジ, ㉒診療室, ㉓医師船室, ㉔洗濯室エリア, ㉕三等客室(第1船倉ステアリッジ, 94人), ㉖三等コンパートメント, ㉗三等客室(第2船倉ステアリッジ, 222人), ㉘三等客室(第3船倉ステアリッジ, 230人), ㉙調理室エリア, ㉚浴室エリア(三等用), ㉛出産室, ㉜普通病室エリア, ㉝三等客室(第4船倉ステアリッジ, 216人), ㉞三等客室(第5船倉ステアリッジ, 140人)



施設の性格は戦前の船と変わらないが、疾病者が減少した関係でベッド数が少なくなった。また、診療室を船尾寄りに配置し、病室との距離を近付けたのも、初代“あるぜんちな丸”のそれを踏襲したものである。医療スタッフは、医師以下6人と記録されている。

救命設備についても簡単に触れておこう。“ぶらじる丸”など戦後の移民船の救命ボートは、戦前の例と比較し、次のような特長を備えていた。

①ボートが大型化した(1艇の定員100人前後)、②推進器付きとなった、③戦前はボートダビット一式に救命ボート2隻が配置されていたが、同船では1対1となった、④非常用に小型救命ボート1隻を備えた。

これらの改善点は、船客全員を急速かつ同時にボートに収容しようという思想に基づくものであり、戦前では考えられなかった装備である。

ドミニカ事件を契機に南米移民が急減

1961年8月のこと、カリブ海のドミニカに第1回漁業移民として渡った5家族32人のうち、3家族20人が“あふりか丸”で帰国するという事件が起きた。調査不足による操業の不振が原因だった。これが発端となり、翌年4月までに133家族604人のドミニカ移民が集団帰国。日本の移民史でも類例のない大事件に発展した。

ドミニカ移民が始まったのは1956年7月。以来、1959年(昭和34年)9月まで、249家族1,319人が移住している。その半数近くが帰国したことになる。

マスコミはこれを大きく報じ、国会はその責任を追及した。移民関係者に与えた衝撃も大きく、結論として、内外を網羅した一元的な移民行政体制が要望されるに至った。こうして1963年(昭和38年)7月15日、「海協連」と日本海外移住振興株式会社が統合し、公的実務機関の特殊法人「海外移住事業団」が東京に設立された。

この事件を契機に南米移民は激減した。むろん事件の影響もある。しかし、移民減少の最大の理由は、実は国内の社会背景にあった。池田内閣が発足した1960年に始まる高度経済成長の結果、豊かな母国を離れて海外に移住する日本人がいなくなったのである。

移民船の運航収支は急速に悪化した。それでなくても戦後の南米移民船隊は、“あるぜんちな丸”が就航したあたりから、船が供給過剰の状況にあったのである。高船価の時期に

造られた同船がらみの資本費負担も、航路経営上の重圧となった。このため国は、船会社への助成を行なうことを決め、運賃差額補助と空席補償を柱とする補助金の交付を1959年度(昭和34年度)から開始した。運賃差額補助というのは、移民運賃(日本～サントスでは102,000円)と国が査定する輸送原価(同110,400円)の差額を補助しようというもので、船による移民が終わる1972年度(昭和47年)まで続けられた。この間、移民運賃は1970年(同45年)まで、当初の額(上記)に据え置かれている。

なお、この移民用の船賃に対しては、1966年(昭和41年)以降、「海外移住事業団」からその全額が支給されるようになった。それまでの渡航費貸付け方式が全額補助に変わったわけであるが、これによって移民減少に歯止めをかけることはできなかった。続いて1963年2月、大阪商船は日本移住船会社を設立し、これに“ぶらじる丸”以下5隻を譲渡。新会社から5隻を裸用船し、南米航路に投入することとした。移民船の所有に伴う資本費負担の重圧から逃れ、経営上の不安定性を除去するのが狙いだった。

翌64年(昭和39年)4月には、企業集約政策にそって大阪商船と三井船舶が合併し、大阪商船三井船舶(商船三井)が発足。移民船の運航は、商船三井に引き継がれた。さらに1970年10月には、日本移住船は商船三井客船株式会社と改名。移民船業務の一切を継承する客船会社として再出発し、現在に至っている。

一方、大阪商船とともに移民輸送に貢献してきたRILは、こうした移住衰退の流れのなかで、ついに南米への旅客サービスを廃止し、1968年(昭和43年)4月に出航したルイス Ruys を最後に、移民輸送から撤退した。1953年(昭和28年)5月に、同じルイスが112人のブラジル移民を乗せて神戸を発って以来、従事期間は16年。輸送した計画移民数は13,000人を数える(第1表参照)。



商船三井客船運航時代の“さくら丸”。“ぶらじる丸”と“あるぜんちな丸”の改装後も本船には壱欄式ベッドが残っていた。

