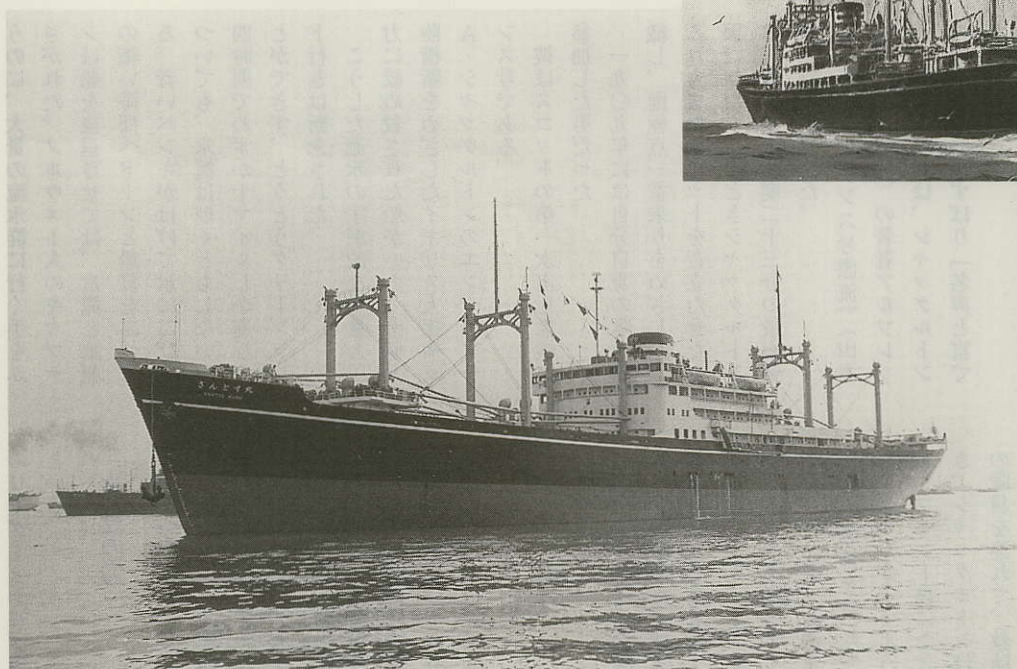
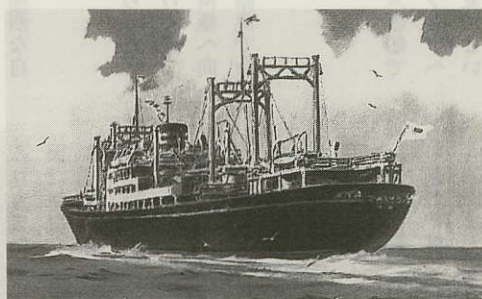


さんとす丸(2代目)

《主要目》貨客船、大阪商船所屬、8,280総トン、10,870重量トン、主機ディーゼル1基、最高速力18.8ノット、旅客定員一等12名、特別三等54名、1952年新三菱重工神戸造船所建造（データは竣工時のもの）

戦後建造された最初の大型外航客船

(上) 就航記念絵葉書 (大久保一郎画)
(下) 就航披露のため東京港を訪れた「さんとす丸」(筆者撮影)



ジュート栽培でブラジルへ移住

戦後、ブラジル移住が再開されたのは一九五二(昭和二十七年)年である。NHKのテレビ放送が始まる前年のことだ。

年の瀬も押し詰まった十二月二十八日、大阪商船の新造客船「さんとす丸」(二代目)が神戸を出航した。戦後の南米航路は、太平洋を越え、パナマ運河を通過していく東航ルートだが、このときの航海は、インド洋、大西洋を越えていく西航ルートだった。

船上には、ジュートの栽培でアマゾン流域への入植をめざす十七家族、五十四人の移住者の姿があった。利用した客室は、特別三等(ツリースト・クラス)である。

ジュートとは黄麻の繊維のことだ。原産地はインドのガンジス川下流で、インド麻とも呼ぶ。高さは一メートルぐらい。茎からとった繊維は、コーヒー豆や穀物を入れる袋に加工された。日本ではツナソといい、詔書や経典などに使う高級紙の原料になった。

アマゾン流域では、ジュート栽培が盛んであった。ブラジルの国内需要はもとより、同国の輸出産業にまで成長していた。

アマゾンのジュート産業を興したのは、日本人入植者である。そして、その中心となったのは「高拓生」だった。

アマゾン入植事業の先覚者

ジュートに目をつけたのは、アマゾン入植事業の先覚者上塚司である。

昭和の初めに上塚は、アマゾン中流のパリテインスにジュート耕地を購入し、農業実習所を設立した。この当時、世界のジュート市場はインドの支配者イギリスが独占していた。上塚は、気候がガンジス川と似ているアマゾン流域でも、ジュート栽培が可能であると考え、実習所で試作をかさねた。

上塚はそのいっぽう、国士館高等拓殖学校を東京に創立し、初代校長になった。

学習期間は東京で一年、現地の実習所で一年。開拓のリーダーを養成しようというのがその目的で、大正時代に設立された国士館義塾（現在の国士館）の一部を構成した。同校の卒業生は「高拓生」と呼ばれた。

学校は、第七回生が卒業すると閉校になった。しかし、七年間に二百四十八人の「高拓生」がアマゾンに入植し、ジュート栽培のリーダーとして活躍した。戦後のブラジル移住は、こうした先人たちが築いてきたいしずえを土台にして再開されたのだ。

「さんとす丸」の出航の日、おおぜいの見送り人のなかに上塚司の姿があった。出航翌日の毎日新聞に次の記事が出ている。

一行の壮途を送るため「蜚の光」のメロディが吹奏され、岸田兵庫県知事、参院議員上塚司（アマゾンヤ産業理事長）、原日伯協会常務理事、その他多数が突堤で見送った。（十二月二十九日付）

盛大だった就航披露レセプション

「さんとす丸」の旅客定員は、一等十二人、特別三等五十四人。大部屋はなかった。一等客室は二人部屋が六室、特別三等客室は六人部屋が九室。客船とはいえ、貨物船に毛がはえた程度の旅客設備だった。

これより先、三菱神戸造船所で完成した同船は、就航披露のため東京港を訪れた。接岸したのは竹芝ふ頭。伊豆七島航路のターミナルがあるあたりだ。右頁の写真は、そのときのなつかしいショット。絵葉書も就航披露用に配布したもので、大阪商船の嘱託画家だった大久保一郎画伯の油絵である。

なにしろ、戦後初の大型の新造外航客船である。就航披露レセプションは盛大だった。高松宮殿下をはじめ、多くの人たちが詰めかけ、竹芝ふ頭と浜松町駅を結ぶ大通りは、記念品を持つ参列者と見学者であふれた。

当時高校生だった筆者も、先輩や同級生と船内を見学した。船といえ、戦前からの生き残り老朽船が戦艦船しか知らなかったころ

である。同船の最新設備に大いに驚いたものだ。あれからもう半世紀がたった。

本格的な南米移住船に改装

五年後の一九五七（昭和三十二年）、「さんとす丸」は五百五十八人の三等定員を持つ本格的な南米移住船に改装された。

上甲板の船橋甲板室は前方に延長され、かつての「報国丸」クラスに似た姿になった。増設部分には、船客案内所、三等喫煙室、診療所、病室、出産室などが設けられた。

その下の第二甲板の船倉には、三等の客室が増設された。二段の仮設ベッドが並ぶ「かいこ棚」式の大部屋である。

売店と理髪室もこの甲板にあつた。どちらも新造時からあつた。貨主客従の船なのに、これだけはぜいたくな設備だった。調髪百円、丸刈り七十円、ヒゲ剃り五十円、というのが改装後の理髪室の料金である。

改装の年から数年間が、戦後の南米移民のピークだった。やがて移住者は激減し、同船も貨物船として稼動するようになった。

一九七二（昭和四十七）年、南米移住史の一頁を飾るこの名船は香港に売られた。高雄で解体されたのは一九七六（昭和五十一年）である。