

「笠戸丸」マルチメディア用ソフトウェア試作資料（7） —— 神戸コレクションの告げるもの ——

宇佐美 昇 三

What “The Kobe Collection” Testifies to About *the Kasato Maru* ; Her Urgent Mission in Japanese Immigration to Hawaii in 1924

Shozo USAMI

The Kobe Meteorological Station (KMS) has recently made public a collection of weather reports compiled by Japanese ocean going ships since 1890. Before weather observation satellites were used, ships were the only means of collecting meteorological data on the world's oceans. Before wireless communication systems were invented, ship navigators observed the temperature of the air and the sea water, air pressure, the height of the waves, the velocity and the direction of the wind and so on every four hours and recorded the position of the ship. After the ship arrived in port, this data was mailed to the KMS and compiled and analyzed and used in the tracking of typhoons and other weather conditions. This is known as the “Kobe Collection” among experts. With the recent unusual weather phenomenon, deriving from increasing seawater temperatures, the Kobe Collection was opened to access for all researchers in 2003.

Though, the author was not very concerned with this weather data, he became interested in the name of the ships that reported the weather data and also their positions. It was discovered that *the Kasato Maru* positions in 1924 were unusual. She was a liner between Kobe and Chilung, Taiwan ; but in July all of a sudden she started sailing eastward. A trace of her route was done, and it was found that she finally reached Hawaii. What made her undertake such an unusual voyage as a liner? After reading the newspapers of that time, following interesting facts were found.

In 1924, the U. S. Congress passed the Johnson-Leed Immigration Act, which banned all immigration from the Orient. *The Kasato Maru* was sent to Hawaii in order to carry back Japanese immigrants who were compelled to come back to Japan. She also carried last minute immigrants to Hawaii who had been allowed to enter Hawaii for bona fide reasons. This voyage was reported by the newspapers of that time, but has been forgotten for many years. People only remembered *the Kasato Maru* as the first “immigration” boat to Brazil in 1908, but not as the last “immigration” boat to Hawaii in 1920s.

笠戸丸は1908年（明治41）初の日本移民をブラジルに運んだ船として名高い。しかし、その履歴は20世紀前半の日本の歴史を反映しているにも係らず、多くが謎に包まれ、また、誤り伝えられてきた。これまで駒沢女子大学と駒沢女子短期大学の研究紀要に6回にわたって、笠戸丸の進水から沈没までの45年の履歴を紹介した。その後、新しい資料として「神戸コレクション」の出現、現地取材などがあったので、この第7回の（7）を追加する。主に第2回の移民船時代を補足するもので、ブラジルに先立って行なわれたペルーへの移民について、まず記し、笠戸丸による移民問題の背景を明らかにする。

1. ペルー移民

1-1. ポトシ銀山と奴隷労働

南米の西海岸にあるペルー、嘗て秘露または白露と書いた。国土は日本の3倍強、海岸の砂漠、赤茶けたアンデス山脈、濃緑のアマゾン・ジャングルの3地帯に分かれ、北部は赤道直下で暑く、南部は南極寒流で冷やされる。鉱物資源に富み、古くから黄金のインカ帝国が栄えた。16世紀にスペインが征服、現首都リマの外港カジャオは美々しく飾り立てた華麗なガレオン型帆船の基地になった。1820年、ペルーは独立したものの、支配者はスペイン系の人々だった。これは大航海時代が齎したヨーロッパ人による侵略の結果だ。彼らが南米で注目したのは、豊富な金、銀などの鉱産物だった。ちなみに、ボリビアのポトシ銀山は1650年当時、すでに人口16万人ⁱ、海拔4千メートル以上の高地にありながら、南米最大の人口を持つ都市だった。スペイン人はインディオを鉱夫として酷使、ポトシに5千本以上の坑道を掘り込み、夜通し作業する坑道から漏れる灯火の群れが、深夜の山全体を朝焼けのように赤々と染め上げたⁱⁱ。ポトシから世界の銀総生産の半分が生まれる一方、鉱夫は消耗品だった。ある修道士は、銀貨1枚あたり10人のインディオが死んでいると記している。スペイン人は働くことを蔑視し、インディオは「毎日働く」という労働観を持たなかった。一方、アフリカ系奴隷は4千メートルの高山では寒気と酸素不足で体力が持たなかった。1854年、ペルーでアフリカ系奴隷の解放が行われると、清国人を使い始めた。

1-2. 海洋国ペルー

ペルーは海洋国家として長い歴史があった。ペルーといえばアンデス山脈やインカの遺跡で陸の国という印象が筆者にあった。だが、ペルーは世界で屈指の長い海岸線を持ち、インカは優れた航海民族で、早くにソロモン群島まで到達していた。漁業に秀で、現代も日本を抜いて中国について世界第2位の漁獲量を誇っている。インディオとスペイン人の血を引く船乗りのなかにはイギリス海賊と戦い、あるいは早くに世界一周を達成した人がいた。そうした船乗りが、ポルトガル領マカオや広東省から清国人を金で釣り、奴隷船に詰め込んでペルーへ運んだ。

1-3. 日本との縁

ペルーと日本の縁は1872年（明治5）に始まった。副島種臣（そえじま・たねおみ）外務卿はペルー船の「奴隷解放」を敢行した。これは、230人の清国人肉体労働者を詰め込んだペルー帆船マリア・ルース号が横浜に仮泊した際、その清国人たちが脱走、虐待を訴えたことに始まる。粗末な食料と汚物だらけの船内で、移民死亡率は、航海中、時に50パーセントを超えた。副島外務卿は清国人の訴えを認め、清国人を全員解放したが、ペルー船長は日本の行過ぎた干渉だと損害賠償を求めた。交渉は暗礁に乗り上げたが、ロシア皇帝アレキサンドル二世の裁定で日本は賠償義務なしとなったⁱⁱⁱ。そのころは国際裁判機構がなかったので、無関係の大国が裁いたのだ。これを契機に1873年、ペルーは日本と南米国として初の友好通商仮条約を結んだ。またペルー側の訴えで日本はその奴隷制ともみなせる娼妓の前借制度を廃止した。さらにペルーは清国人の移入をあきらめたが、同じ東洋の日本から移民が得られると目をつけた。

明治時代、さしたる国内産業もない日本は海外出稼ぎに活路を求めた。その流れを概括すると、南からニューカレドニア鉱山、アラフラ海の真珠取り、フィリピンの道路工事、ハワイのサトウキビ畑労働、北米の鉄道工事である。この流れは北米の排日運動に阻まれ、南米へ向った。

だが、日本からのペルー移民はなかなか実現しなかった。ペルーは1879～83年のチリとの硝石資源争奪戦争で敗れ、首都リマを占領され、南端の港アリカをチリに譲った。硝石は当時、火薬の主な原料だった。また、ペルーに味方したボリビアはアントファガスタをチリに奪われ、海なし国となった。この戦争を南米では「太平洋戦争」という。

海岸線の長い南米諸国の戦争は、陸伝いの進軍でなく、沿岸の要地に軍艦で攻撃をかけ、兵士を上陸させた。従ってペルーやチリは古くから海軍に力を入れ、装甲した蒸気船、徹甲弾、魚雷を実戦で使い^{iv} 港の封鎖

や、それを突破する海戦を重ねた。この戦争が欧米海軍人に「制海権」という思想を生んだ。

のちの総理大臣、山本権兵衛海軍大将は早くから制海権（当時は海上権といった^v）に目覚めた1人だった。日清戦争直前はまだ主事（今の次官に相当）だった山本権兵衛は閣議に出て、陸軍首脳が出兵について大計画を述べたとき、山本は制海権について開陳し、陸軍が敵地で優勢でも、海軍が補給路を守る必要がある、海軍は補給を妨げる敵艦を撃滅し、要地を艦砲や陸戦隊で攻撃し、敵本国の海上交通路を遮断し、自国の輸出入を確保する。海軍は単に陸軍の補助だけにあるのではないと説いた。日本の政治家や軍首脳は、このとき始めて「制海権」という概念を知った。

それはさておき、南米諸国はあまりにも制海権争いに夢中になりすぎた。日本が日露戦争で活躍した装甲巡洋艦日進、春日をアルゼンチンから、巡洋艦和泉をチリからそれぞれ買えたのは、南米諸国の行きすぎた建艦競争がそれらの国の財政を破綻させたからだ。山本が制海権に目覚めず、これらの南米の軍艦をロシアが入手していたら、日露戦争の勝敗は、かなり変わっていただろう。ペルーは傾いた財政を砂糖、ゴム、肥料用グアノ（海鳥の糞塊）、鋳産物の輸出で回復しようとした。だが、その生産手段は多く米国や英国系の資本家が支配していた。そして、その生産物を輸送する鉄道建設のために膨大な移民の労働力が必要だった。

1-4. 薄利多売の移民船

船会社にとり多人数を輸送する移民船は儲けが大きかった。一等船客からは高い運賃を得られるが、反面、設備費や人件費が掛かる。だが移民輸送では船会社の負担は僅かだった。移民船は「人間貨物船」といわれたように、小型貨物船の窓も電燈もない船倉に何百人も詰め込んだ^{vi}。寝具は移民の持ち込み、食事は調理室から移民当番に運ばせ、港では移民をまとめて貨物のようにクレーンで吊り降ろした。海事史研究家の山田勉生氏は、人間貨物船という言葉から、帆船時代の奴隷貿易船が連想されると述べている^{vii}。船の料理人の中には米問屋から割戻しを貰う人もいた。移民の人数が多いので、副食費の小さなごまかしも長い航海中に積み上げると、陸で料理屋を開くことができたほどだった。

1-5. 移民計画と準備

ペルー移民を企画、実現した田中貞吉（たなか・ていきち・1857～1905）は、岩国出身、18歳から8年間、北米に留学した。はじめは米国海軍で電信術、ついで、ボストン大学で文科に進学した。そこで後のペルー大統領アウグスト・レギアと知りあったことになっている。しかし、レギアの生立ちに詳しい『ペルー大統領レギア・秘露と日本^{viii}』をみても、このことは疑わしい。レギアがニューヨークに行ったのが1895年だ。そのころは、日清戦争で田中貞吉は旅順で野戦郵便局長だった。田中は日本軍による清国人大量処刑を伝えるモリソンの電報などを勝手に焼却して大問題となっていた。1898年（明治31）、浪人した田中貞吉はリマで英国砂糖会社支配人となっていたレギアと会い、移民計画について話合った。翌1899年2月、田中のペルー情況書をもとに移民業者の森岡真（以後、森岡商会）が移民計画を日本政府に提出した。

外務省はメキシコ駐在弁理公使で初代ペルー公使を兼ねた室田義文^{ix}（むろた・よしあや）にリマに行き移民の可能性を調べさせた。室田は同年8月、ペルーで要人と会談、模範的な耕地を視察した。外務省文書課で江戸時代以来の外交文書を整理したことのある室田は森岡商会と農園所有者（＝耕主）間の契約書について、逐条的に田中貞吉に細かく注意した。だが、田中は「契約書は形式的なもので実態は紳士協定である。耕主は皆、リマ市に住む富豪で、契約履行を守るはずだ」と答えた。明治維新前は水戸烈公に仕えた室田義文に対しても、田中は、ものおじしなかったらしい。外国生活が長かった田中は、レギアはもちろん、大統領クラスの高官の自宅にも夕食時に気軽に押しかけてご馳走になっていた。

さて、室田報告によるとペルー側は最初、森岡商会が4年契約で移民を縛るのは、ペルーが日本の干渉で止めた奴隷制と同じだと反対した。だが、室田は日本政府が公認した移民業者は奴隷商人ではないと粘り、ついに9月、ピエロラ大統領は日本の契約移民を許可する布告をだした。このあたり負けず嫌いで議論好きだったという室田の性格が窺える。また、室田は日本移民専用売店を耕地に設けようという約束を得て、移

民計画は可と東京に報告した。外務省はただちに10月6日付で森岡商会の移民計画を承認した^x。

森岡商会の移民募集広告の大意によると「ペルーは砂漠だが、海から涼しい風が吹いて暑すぎず、日本人向きの健康地、月収28～29円で、船賃と現地の交通費は不要、生活費を7円から8円とみて月21円の稼ぎ、ペルー人は日本人を歓迎している^{xi}」とあった。洋服や靴は支給なので、身体ひとつでペルーにゆき、日本流の農業をしていれば、帰国船賃を引いても、4年間で700円は貯金できるという印象を人々に与えた。熟練職人さえ月収15円の日本で700円の貯金は夢のような時代だった。

1-6. 1899年（明治32）第一次ペルー移民

第一次ペルー移民の初年度の死亡率は20パーセントに達した。

森岡商会は日本郵船・佐倉丸（2953総トン）を初の南米向け移民船として傭船した。ちょうど笠戸丸の前身ボトシが英国で起工した1899年だ。夢に胸躍らせた20歳から45歳の男性790人は身体検査のあと、森岡商会代理人田鎖吉郎と日本人監督兼通訳12人に引率されて横浜に集合した。森岡商会が支給したのは日本軍が払い下げた身丈にはあわない古軍服とドタ靴、それでも彼らの意気は高かった。春なお寒い2月27日、佐倉丸は横浜港を滑り出し、8600カイリ先のペルーを目指した。しかし、その後の4年間に移民5人に1人が異郷の土と化した。

ちなみに佐倉丸は5年後、日露戦争中に旅順港閉塞作戦に参加し、黄金山沖で沈没、白石葎江海軍大尉以下乗員が敵前上陸、要塞攻撃を試みたが全滅している。

1899年4月3日、佐倉丸はリマ外港のカジャオ到着、沿岸諸港で移民は逐次下船し、11の耕地に入った。耕地の多くはリマ市近郊と240キロ離れたカニエテ峡谷にあった。カニエテは峡谷とはいえ、アンデス山脈と対比してのこと、関東地方と新潟県がそのまますっぽり入るような大平原の農牧業地帯である。日本の稲作とはずいぶん違うあらあらしい労働条件が待っていた。サトウキビは、竹にススキが合わさったような人の背丈よりも高い植物で、刃物のような葉を持つ。

耕地により状態は異なるが、列举すると、点在する耕地は、奴隷時代から耕主の独立王国で、耕主は住民の生殺与奪の権利を持っていた。住居には調理場や便所がない。飲水が濁ったマラリアやチフスの流行地帯で土間にワラの寝床、給料は日当でなく作業の出来高払い、監督は移民の仕事の出来高を低く記録して給金を節約し、耕主直営売店の食料は前宣伝の2倍の値段、移民はいくら働いても貯金ができない。病人も鞭で労働を強制され、最初の11か月で143人の死亡者がでた。ストライキを起こすと移民の古軍服が祟り、日本兵800人が上陸したと誤解した耕主が軍隊の派遣を要請、首謀者を追放した。1899年から1900年に掛けて、移民の半数が耕地を追放されるか逃亡し、リマに集まった。これらの脱耕移民を田中貞吉が宿舎を設けて保護したが、市内でペルー人と紛争がおき、米国領事の注意を引いた。

1899年6月、南米の新聞に「日本移民が一揆を起こして憲兵が出動」という報道が載り、メキシコにいた室田公使はリマ名誉領事ギエルモ・エスパントツに事実を問い合わせた。当時、メキシコからはペルーへは直行便がなく、船でいったんサンフランシスコへ北上して米大陸を横断し、ニューヨークからまた船でパナマ、汽車で太平洋側にて、さらに船でペルーへ南下するのが順路だった。名誉領事からは「移民20人が脱走してリマにきたが暴動は虚報」という簡単な報告、室田はこれを外務省に7月20日転送して終わった。

森岡商会はリマ駐在の田中貞吉や帰国した代理人田鎖吉郎の報告書を9月以降、数回、外務省に提出した。要約すると親日的な耕地では移民は優遇されている。医師を派遣し、毛布や滋養物を与え、風呂を設置した。その他の耕地では支配人が日本移民を嘗ての清国人奴隷と同じに蔑視している。支配人は、日本人は能率が低いくせに賃金が高いと不満で、便所がないために宿舎の周りで放尿する移民を鞭で打ち、これを止めた移民を監禁した。日本移民はいくら働いてもその甲斐がないので、働きのよいものも悪いものに合わせて中ぐらいの作業量で抑えたところもある。耕地にはアンデスの雪解け水があふれ、風邪や間欠熱（＝マラリアは蚊が媒介するとは知らなかった）が発生した。今年（1899年）はリマの市民さえ死者が多い。寒暖の差が激しいのに新潟移民は、故郷の習慣どおり裸で寝る。風邪を引いているのに飽食して胃腸を壊し、死亡率が特に高い。川

水は漉してから飲料にしろといっても濁水を飲む。和服の薄着で、守り袋を信じ「風邪は引かない、牛乳や牛肉は先祖から食べない」などと決心し、病気をこじらせる。ペルー人医師は日本語が判らず、往診をいやがり、仮病だと片付ける。回復期の患者が小屋の外を散歩し、移民が休憩時間に日本の習慣で地面に座ると耕主は怠業ととる。日本人通訳は英語だけでスペイン語ができない^{xii}。耕主直営売店では商品をツケで買えるが、これで耕主は賃金を回収し、移民の逃亡を防ぐ仕掛けだ。その店員は毎日、値段を操作して日本移民をだます。清国人商店は耕主の圧力で日本移民の欲しがる物を売らない。言葉が通じないため、移民が集まって声を荒げるとすぐ一揆ととられる。そもそも日本で移民募集人が、不適当な移民を送り込んだ。移民募集人は例えば、豆腐屋、下駄屋など都市の職業のもの、ハワイで放逐されたもの、知能や体力が低いもの、博徒を送り込んだ。そうした彼らは労働しない。純粋の農民は半数以下だ。募集人はペルーを知らないくせに衣服は薄着で大丈夫と請合ったらしい。一方、移民は会社から貸与された毛布までたたき売ってカジャオに逃げてくる。ペルー人は教養ある少数を除いて、日本人と清国人の違いを知らない。日本人が通行人に暴行されても、腐敗した巡査（警官）は日本人を拘留し釈放しない。田中貞吉は働かない移民には帰国させてやると一時逃れをいって、落着かせ、働く意欲のあるものにはボリビアのゴム園行きを世話する。森岡商会の報告は以上のようなだった。

ボリビアと日本は国交がない上、ペルー行きで許可を得た移民を別の国で働かせるのは移民法違反だった。ゴム園の労働条件は、日本人監督さえ去るほどの「ゴム地獄」で死者がでた。

1-7. 母国に帰国させていただきたく。泣涕頓首

1899年8月から1900年1月に掛けて外務省にペルーの新潟移民の1人、石井門三郎から帰国嘆願書、また、留守家族から、耕地から逃げだした移民が病気の身体で物乞いし、死を待つほかないと泣涕頓首（きゅうてい・とんしゅ＝泣きの涙で頭を地に付けて拝む）で結ぶ手紙が送られてきた。そして山口、広島、岡山各県からも移民の窮状を訴える手紙が20数通、転送されてきた。室田公使が、エスパントッソ名誉領事に、再度、問い合わせると「石井らは博徒の悪漢で労働契約を守らない。その他はカジャオで森岡商会在世話をしているので、日本人外交官の出張は無用」と返事がきた。エスパントッソは任命時は紳士だったが、実はその後、破産、ペルー官界に信用を失っていた^{xiii}。

外務省は、ようやく6月19日にメキシコ公使館員今村良治外務書記生をペルーへ派遣することにした。今村良治は、のち改姓して野田良治、1875年（明治8）京都府出身、東京専門学校（早稲田大学の前身）を出て、外務省に入った。リマに着任したのは24歳ごろである。室田公使はかねてから移民の危機管理のため、ペルーに領事館を置くことを外務省に提案していたが、予算不足で、名誉領事を置くことで凌いでいた。

今村良治外務書記生はスペイン語の使い手で、7月に着任するや、各耕地を巡回、移民を励まし、耕主に労働条件向上を交渉した。ゴム事件で帰国命令を受けていた田中貞吉は、今村の着任まで待つといいながら、夜逃げ同然に帰国した^{xiv}。残された森岡商会員の磯村良廉の努力でカジャオからの脱耕移民はリマ近郊の耕地に再入植した。1年経つうちに移民の中には気候や環境に慣れ、諦めから労働に精出すものも出始めた。とはいえ、マラリアは発生し続け、強いキニーネ薬を飲まされると、体力不足で死ぬ者もあった。

帰国用船賃の積立てや送金を始める移民も出始めた。送金の最高は130円だったが、これは例外で、50円以下の送金が多い。移民は、これまでも田中貞吉に積立金の残高を尋ねたが回答がなく、故郷でも受けとっていないと知り、移民は森岡商会在信用しなくなった。別の送金方法を考えて、金を持ち歩くうちに盗まれたり、博徒に取られたりする人もでた。

すでに相当数の移民が耕地からリマに徒歩で逃げる途中の砂漠で行き倒れ、追っ手や盗賊に殺害されていた。移民は追っ手を避けるために道路を外れて歩き、道と並行して走る電信線を目印に240キロ先のリマに向った。あるものはアンデス山脈を越えて、ブラジル領アマゾンのゴム園で働き、「ペルー下り日本移民」となった。

今村外務書記生は、ペルーには欧州移民がまだ入らず、清国人移民が3万人残留しているので、ここで、

日本が移民計画を打切るのは国家の損失である、第一次移民の経験から、日本からは家族集団と医師を送ること、博徒を乗せない、和服や軍服を絶対に持たせないという意見を外務省へ送った。これは後年のペルーやブラジルへの移民計画に少しだが反映された。

1-8. 第二次ペルー移民・1903年（明治36）

ペルー移民は小汽船で波が逆巻き風吹き荒れる太平洋を経験した。笠戸丸（6167総トン）が、まだカザンという名で千人足らずのロシア移民をウラジオストクに運んでいた1903年、森岡商会はすでに4年働いた第一次ペルー移民の帰国と、傾いた経営を立て直すため、第二次ペルー移民を計画した。その船はC・S・スワン・アンド・ハンター社が1887年に建造したデューク・オブ・ファイフ（3859総トン）で、笠戸丸の6割の小さな船に、森岡秀吉、田中貞吉、川村八十武ら森岡商会幹部、医師の勝文平ら4人、契約移民981人と自由移民194人を載せた。女性が契約移民のなかに98人、自由移民に10人含まれていた。自由移民のなかには商工業者がいて、到着後、日本風の店舗を開き、移民の心を和ませた。こうして日本移民がペルーに永住する地盤になったが、やがて、ペルー人から同業者の職域を侵すものとみなされるようになった。

この第二次ペルー移民輸送を書いたものに松尾小三郎の『南米航海日記^{xv}』がある。松尾は日本郵船の船乗りだったが、田中貞吉に惹かれて森岡商会に転じ、この1903年、デューク・オブ・ファイフに乗った。松尾は前任船長コックス氏と話し合い、後任船長は一等運転士（今の航海士）ウッドを昇格させた。当時の英国人船長や一等航海士は妻子同伴で、この習慣は日本人になじまないと松尾は書いている。3年後の別の著書で松尾の肩書は船長である。松尾によるとデューク・オブ・ファイフは横浜を出ると神戸で船底掃除、火夫を清国人から日本人に変え、諸整備をした。1903年6月20日神戸出帆、1,200人近い移民とその荷物、100人の船員、食料と3,200トンの石炭を満載、無補給でペルーに向った。

出発にあたり、森岡商店の幹部が楽隊をつれ見送りに来た。船尾甲板上で記念撮影、やがてカメラを小船に移して船の全景をとり、見送人は楽隊とともに小船で帰ってゆく。（当時の神戸港は桟橋がなく、人々は舢舨で沖に停泊中の汽船に渡り、トラップに乗移った）。船は友が島海峡を経て、早朝、潮岬を通過する。紀州沖はうねりが強い。順潮に乗って伊豆大島と利島の間を翌日昼、抜けると太平洋の三角波に遭遇した。複数の風が合わさって作り上げる巨大な波が逆巻き、船橋までかぶさってくる。動揺する船倉では手荷物中の大切な鍋が壊れたと移民が嘆く。9日目によりやく波が収まり、涼風がきて、甲板では月琴や尺八の音が流れた。7月1日、日付変更線を東に超えて再び同じ日、ここで船員は日給を余計によこせと騒ぐことがあった。この日、船は太平洋上で機関を止め、修理した。7月10日ハワイ諸島をかすめ、スコールの中をひた走る。移民も船に慣れ、甲板掃除用の海水管を勝手にあけて洗面に使用、船員を怒らせる。前甲板の船客を追払うと、別の組が後甲板で水を出し、船員を右往左往させる。赤道に近づき、海流がわずかの距離で流れの向きが逆になるカウンターカレント現象が発生、7月20日、赤道祭でにぎわう。海神に扮した老人から贈物を受け、芝居、相撲、花笠踊、甚句などお国自慢がでる。テレビが無いころ、郷土芸能がさまざまあった。赤道祭は出港後1か月、船旅に慣れたところで準備も充分、よい刺激になった。この間、出産や中風病人発生などがあった。7月24日カジャオまで数日というところで、真水での洗濯を許し、潮水の大風呂をキャンバスで作って甲板上に設置、男性を入浴させた。女性は船内で入浴した。7月29日カジャオ沖、島々を過ぎて正午過ぎ快晴のカジャオ港に着く。南緯12度05分、西経77度08分の港にはドック、海軍用桟橋、肥料用グラノ（海鳥の糞塊）の積出用鉄道などが目についた。陸地は砂漠のかなたにアンデス山脈が高く連なり、ふもとにはわずかな緑に囲まれた首都リマ市内の尖塔がかすかに見える。7人の日本人が出迎える。楽隊入りの出発時と違って薄ら寒い出迎えだ。船はさらには南下し、港といえないような錨地で、移民を上陸させると、彼らはたちまちペルー騎兵に取囲まれた。インディオが移民を襲う恐れがあるので、騎兵で護衛するのだという。インディオは労働嫌いだ、それでも職場を日本移民に取られたくないのだそうだ。松尾は大意、以上のように書いている。

今村良治外務書記生は「森岡商会が提出するはずの航海報告がまだ来ないが、移民の話では汽船に1,200人

が乗り、窮屈だった、費用自弁の自由移民にさえ食事が粗末だった。機関長が不適任で航海中3回も機関を止めて修理したそうだと外務省に報告した。

第一次移民で、このデューク・オブ・ファイフを利用し、目的どおり日本に戻ったのは136人で第一次移民の17パーセントだった。第二次移民も耕地で紛争があり、最初の11か月で77人の死者を出した。今村書記生の報告^{xvi}では移民の佐伯素一がペルー人の支配人を騙し、日本移民の教養のためと称して小屋を借り、賭場を開帳し、移民には支配人公認だといっている。小屋へ浴衣や裸体で移民が出入りするので見苦しい。また、田中貞吉が第一次移民の石田勝次郎をカサブランカ耕地の監督にしたが、石田は博徒の顔役的な人物で、神吉次郎という者の日本商店と結んで移民相手に暴利をむさぼり、労働条件の向上を支配人に交渉しない。そこで移民が騒ぎ、武装した耕地の雇人と衝突寸前になった。だが、第一次移民に較べれば、状況は徐々に好転し始めたとい村は報告する。

ちなみに、第二次航海では通信の行き違いも起きた。東京の森岡商会はリマの田鎖吉郎代理人に「サンフランシスコ行き貨物が2,000トン以上を積極的に取るを得れば電報せよ」と指令した。田鎖吉郎が新聞に広告して、2,500トンの貨物予約を取ったところ、東京は「可能性を聞いただけで、予約を取れとはいわなかった」と回答がきた。一方、リマの荷主は約束が違くと損害賠償を求め、大もめの末、1500トンをバンクーバーに送ることで決着した。第一次移民の佐倉丸でも同様の破約事件があり、森岡商会は1万円の違約金を払わされた。森岡商会は汽船会社でもないのに貨物輸送に手を出し、電報文の作成や保険の掛け方が不備で失敗したらしい。

森岡商会の第三次移民申請書は「日本人は敏捷伶俐だが、依頼心が強く、理論好きで些細なことにも激昂しやすい」と述べ、改善案を加えた。契約期限4年を6か月に短縮、1日の賃金1円を目安と改めた。日本人医師は耕主に病状を説明できないためペルー人医師を当てることにした。

第二次移民船で森岡商会代理人として着任した瀬川精一と第一次できた磯村良廉の間でボリビアに送った移民の処置について衝突が起きた。今村書記生によると瀬川は東洋風の乱暴者で、移民のボリビア派遣や佐倉丸の積荷の悶着は田中貞吉の一存でやったことで森岡商会は関係ないとペルー側にいい、誠実に解決すべきだという磯村の反対にあった。また、日本人通訳たちが瀬川に帰国旅費を請求したところ、瀬川にそれは契約にないかと断られ、彼らは総辞職した。今村書記生は「瀬川は森岡商会の移民事業を計画的に破綻させ、後始末を外務省へ任せるかもしれない」と警戒心を抱いた。

1-9. 1906年（明治39）、第三次移民

ペルーの気候に慣れたといっても、移民1人1人にとっては焼けた砂原に行くような毎日が続いた。森岡商会第三次移民船は厳島丸（デューク・オブ・ファイフを改名）で、日露戦争終了後の1906年10月16日横浜発、移民774人を輸送し、11月20日にカジャオに着いた。厳島丸の航海中に移民1人が発病、病院で死亡した。同船は11月23日セルロアスルに着き、カニエテ耕地行き273人、以後、各港で移民を降ろした。今村良治外務書記生は7か所の耕地について詳細に報告した^{xvii}。それによると移民はサトウキビ畑、製糖工場に配され、ある耕地では日本移民は勤勉さが歓迎され、労働も厳しくない。医師の巡回もある。第一次、第二次日本移民の中から指導者を選抜し、第三次移民間に配置した。公式報告ではまずは好調だ。今村書記生の1907年4月と9月の報告では、第二次移民も契約期間の4年目を迎え、カニエテとラ・エストレヤのサトウキビ畑に入り、比較的落着いている。第一次の後半から耕主も労働条件を改善し、日本人移民も労働に慣れたのか、あきらめたのか、送金するものもでてきた。それまでの死亡者149人、帰国8人、協議解約者136人、他国転向45人、逃亡249人、耕地残留394人である。今村は死亡原因を不養生とし、耕地を去った者は多く怠惰で毎日規律正しい労働に耐えない者、北米を目指して逃亡した者でメキシコで放浪していると記した。

これらの人が、国家の体面を汚し、北米に密入国することを外務省は懸念し、移民政策にやや消極的だったのかも知れない。概括すると公式報告では好調だ。

しかし、以下は伊藤一男の『明治海外ニッポン人』によるが、個々の場合では、そうともいえない。第三

次移民の吉川時平は17歳でセルロアスールに着くと英国製糖会社からインディオやアフリカ系人が数人乗ったボートが迎えにきた。移民が古軍服を着ていたので港の官吏が「軍隊の上陸は困る」という。ようやくサトウキビ耕地へ軽便鉄道で着いて驚いたのは日干し煉瓦の移民小屋だった。4メートル四方の部屋が2室の長屋に5人ずつ10人が詰め込まれた。土間で電燈はもちろん便所もない。サトウキビ畑ではナイフのような葉で顔や手を切って血まみれになった。手袋を買う金はない。畑の中は風が通らず蒸し風呂のようだった。仲間が死ぬと箱に入れて埋めた。吉川は棺とはいわなかった。また、第二次移民でセルロアスールに着いた石井シケさんは26歳、身重の身で、到着後、夫を亡くした。支配人は移民を葬式で休ませたくないで、死者が5～6柱もまとまらないうと叩きはさせてもらえなかった。亡骸は砂に埋めて数年後、掘り出して焼き、骨粉は肥料として撒いた^{xviii}。やはり灰色の耕地生活だったが、ペルーに定着するほかなかった。

2. 笠戸丸によるペルー移民

2-1. 東洋汽船の南米西岸航路開設

戦場では勝ったとはいえ日本は日露戦争で国力を使い果たし、アメリカのセオドア・ルーズベルト大統領の仲介で帝政ロシアとの講和会議にこぎつけた。はじめのうち親ユダヤで、反ロシアの立場から日本に好意的だったルーズベルト大統領も、戦場における日本の勢いに、西洋人として東洋人に対する警戒心を抱いた。そこで彼は日本に不利な条件でも講和するように働きかけ、結局日本は償金なし、樺太の南半分を得たなどだった。それでも日本は日露戦争で帝政ロシアの南進を一応阻止し、西洋並みの近代国家の外観を得たが、国内には見るべき産業がまだなかった。満洲から復員してくる兵士で生まれた労働力は海外に捌け口を求めた。ちなみに、第一次世界大戦のあと、1920年代初期のアメリカ合衆国も欧洲戦線から復員してきた将兵の就職難で、後述の東洋人移民を制限したのだ。日本の場合、日露戦争後の兵士の行き先は南米だった。そして、南米の耕地や鉱山を支配していたのは、欧洲からきた西洋人だった。

移民というが、日本の場合、将来、成功して故郷に帰ることを志向する出稼ぎ型移民だった。笠戸丸に料理人として働いた大原誠蔵の『横浜今昔^{xix}』によると日露戦争後、彼は笠戸丸で4度航海した。1度目はペルーとチリ、2度目メキシコ、3度目、再びペルーとチリ、4度目がブラジルだったという。この大原誠蔵の記述に疑問を抱いた野外博物館明治村の土屋博靖氏は、国際協力事業団の調査によって笠戸丸が、ブラジルに行く前だけで4回、ハワイや中南米に行ったことを突き止め『明治村通信』に記した^{xx}。それによると第1回は1906年(明治39)ハワイ、第2回は1907年ペルー、第3回同年メキシコ、第4回も同年メキシコとある。

筆者は1985年に大原家に問い合わせたが、娘の美世恵さんによると、誠蔵氏はすでに1969年に83歳で他界、資料は何も残っていないとのことだった。そこで新聞で詳細を調べ、東京狸穴の外交史料館を尋ねて移住記録を点検した。

その結果、まず1906～07年の笠戸丸船長はイギリス人フィルモア、のちに森傳吉と判明した。当時、外国航路の船は船長が英国の海員免状持ちでないとロイズが損害保険契約を結ばなかった。これは航海術の差や1886年(明治19)のノルマントン号事件^{xxi}のようなアジア人軽視もあったろうが、英国人船員の職場を確保する狙いもあったのだろう。英国帆船文学を読むと、英海軍将兵が平時になって解職され、生活苦にあえぐ話がでてくる。だが、突然、英国がどこかの国と戦争になれば、世界の海に明るい船乗りはいくらでも必要だから、こうして英国人船乗りの生活を保障し、技術を磨かせたのかもしれない。1906年(明治39)、8月14日付け『東洋日の出新聞』は「日本郵船の村井保氏が欧州航路で初の日本人船長として博多丸に登場」と報じている。日本人船長の誕生が新聞種になる時代だった。現代の日本では、船の省力化と、給料が安い外国人船員の採用で日本人の商船学校卒業者にとり、船員になるのは狭き門である。そこで、今日は卒業生に一定期間、船に乗務させる研修制度が作られるようになったが、緊急のとき日本人船員が大量に必要になっても、現状ではとても対応できないだろう。

東洋汽船は日露戦争前から北米航路に優秀船を配し、定期的に移民を輸送していた。しかし、提携してい

た他社との関係で北米航路に就航していた香港丸などを撤退させることになり、南米に目をつけた。白石元治郎、伊藤幸次郎ら幹部を南米に派遣して市場調査をし、英国船グレンファーク（3647総トン）を傭船して1905年（明治38）12月21日横浜発、イキケ行きとして南米西岸定期航路を始めた。初期の南米航路は香港、門司、神戸、横浜、ホノルル、メキシコのマンサニョ、サリナクルス、ペルーのカジャオ、チリのイキケである。そのグレンファークに、チリの調査に赴く今村良治書記生、東洋汽船の伊藤幸次郎、邦人発展資料の著者の朝日胤一、そして皇国殖民会社社長の水野龍（1859～1951）が乗っていた。この水野龍（シゲミ、のちリョウ）が1908年に笠戸丸で移民をブラジルに送り込むのだ。

『横浜貿易新報』は1906年11月28日から伊藤幸次郎の「南米視察談」を11回、連載した。それによると、南米へは清国人移民や米、石炭、絹、木材、陶器、漆器、紙、青銅器を輸送し、帰途は硝石、ゴム、グアノ肥料（海鳥の糞塊）、銅、砂糖、綿、コーヒー、羊毛、皮製品、牛骨、芋などが有望であるという。ちなみに筆者は偶然、伊藤幸次郎がこの旅で撮影した南米アルバムの遺品を見る機会があった。百年前の硝石の積出し情景、広大なサトウキビ畑、トロッキ列車に乗った労働者などが、はっきりと写っていた。業界紙『海商通報』によると従来60日掛った南米西岸行きが、東洋汽船の南米西岸航路開始で30日に短縮されたという。森岡商會は老朽した小型の自社船でなく、東洋汽船の大型船を移民輸送に使えるようになり、移民の船旅も少しは改善された。

2-2. 笠戸丸の南米第1航海：（1906年8月～12月、ハワイ・南米）

2-2-1. 移民船初仕事はハワイ行き

日本海軍省は旅順港でロシア汽船だったカザン（6千トン級）を戦利品にし、笠戸丸と改名、日露戦争終結直後は満洲から陸軍兵士の復員輸送に用いた。そのあと、こうした大型汽船は不要になり、維持する方法を探していた。東洋汽船が「必要なときは海軍に返す。その間、借用料を払う」と申し出たので、貸し出すことになった。東洋汽船は海軍から笠戸丸を受けると、8月13日に糸崎海務署から民間船の笠戸丸としての国籍証書と「LBJR」の信号符字を受領した。国籍証書と信号符字とは、自動車であれば車検証とナンバーだ。船舶の国際的戸籍簿であるロイズ船名簿1907～08年度版は、それまでの笠戸丸の船名 Kasato Maru から、この年度だけ Kasado Maru と濁音で表記している。このあとの年度から、しばらくまた Kasato Maru に戻る。原因は東洋汽船の誰かが漢字の船名を無頓着にローマ字にしてロイズに届けたためだろう。1919-20年度以後のロイズ船名簿からは Kasado Maru と濁るようになる。

長崎を出た笠戸丸は8月14日に香港に着き、清国人移民を乗せ、神戸に戻った。国籍証書を受領して翌日にすぐ、香港着とは解せないが、仮証書を受けて出港したらしい。8月24日付けの『貿易新報』（『横浜貿易新聞』を改題）に次の広告がでた。

「笠戸丸＝6170トン。船体壮大。船室美麗、8月25日神戸発、8月29日横浜発、南米カジャオ、イキケ、アリカ、バルパライソ。東洋汽船会社。」

1906年8月26日、笠戸丸はハワイ向け日本移民を乗せて神戸から横浜に向かった。このときは、笠戸丸は南米チリのバルパライソまで、航路を延長する予定だった。だが、バルパライソで大地震があり、市民に何千人もの被災者が出て、笠戸丸のバルパライソ寄港は中止になった。

笠戸丸について服部一三（はっとり・いちぞう）兵庫県知事から林董（はやし・ただす）外務大臣にあてた同年8月28日付け文書が外交史料館にある。いかめしい文体に加え、状況がわかる者同士間の通信文なので、筆者なりに言換えると、次のようだ^{xxii}。

「神戸の回漕業者数人がフランス居留地のシャルジュール・レユニオン会社と話し合い、移民500人から800人を募集し、輸送するため、同社の南米航路予定船『アミラル・ジュブレイ』（5029トン）をハワイに臨時寄港させることにした。しかし、移民業者の日向輝武が妨害活動をしたため、移民希望者が予定数に達しなかった。一方、東洋汽船は自社の独占航路がフランス船に侵害されると恐れた。そこで南米行き移民船の笠戸丸を臨時にハワイ行きにし、運賃を45円に下げた。こうして両船の値下げ競争が始まり30円まで下がった。そ

こで県当局は移民の意思を尋ねたところ、全員が笠戸丸へ乗船を希望した。結局、東洋汽船とフランス側の話合いがつき、フランス船は26日、移民なしで出港、笠戸丸は同26日午後5時、ハワイ向け移民646人を乗せ、神戸を出港した。」

外務省の以上の文書は、さらに「回漕業者や移民同盟会出張所に疑わしい点がある。実際の運賃は30円以下で、差額を移民業者や船舶代理店支配人キャバレルなどで分けた模様」と記している。儲けたらしい業者とは誰で、日向綱武を含むのかどうかは判らない。横山源之助は『明治富豪史』では日向輝武を「赤手空拳をもってハワイ移民を隆昌に導いた人」と誉め、ペルー移民の森岡真（前述の森岡商会主）やブラジル移民を企画した水野龍と並べて大物扱いしている。

1896年（明治29）制定の移民保護法により移民業者は毎回、当局に移民募集・輸送計画を提出し、許可を受けるようになった。このため、新潟県の「のむちょう事件」のような汚職事件が発生した^{xxiii}。移民関係の公文書を読むと日本の業者だけでなく、外国の船会社や船舶代理店、はては1888年（明治21）には外交官のアルウィン・ハワイ公使の名前まで現れる^{xxiv}。欧米諸国は移民事業に経験があった。移民を送り込める耕地を見つけ、耕主と話を纏めるのに欧米人は有利だったのだ。そこに利権や、不正事件も生まれた。そうしたスキャンダル的一端が、笠戸丸の第1回移民航海でも噴出したのである。

笠戸丸は横浜でさらに移民100人を乗せ、8月30日ハワイ向けに船出した。同年9月1日付『貿易新報』は「尽きぬ密航」と題して「長野県の某は、30日午後南米チリ向け出港の笠戸丸の石炭倉庫潜伏中、水上警察の検査で発見、引き降ろされた」と記した。この記事から、前に紹介した広告の「笠戸丸29日出帆」でなく30日出帆であったことが認められる。また、この記事で、取りやめになったはずの「南米チリ向け」とある。第一回航海のとき笠戸丸ははたして南米まで行ったのだろうか。これは筆者にとって長い間、謎だった。1906年12月になると『海商通報』に、笠戸丸が神戸や香港にいるという記事が現れる。12月なら南米へ往復しても時間的におかしくない。だがこの年、森岡商会関係のペルー移民船のリストには笠戸丸の名前がない。実は笠戸丸はペルーやチリ北端まで航海していたのだが、それが筆者にわかったのは、この2004年（平成16）になってからのことだった。

2-2-2. 神戸コレクションで解明

2003年（平成15）秋、東京大手町の気象庁は「神戸コレクション」を一般研究者に公開した。神戸コレクションとは神戸海洋気象台が1989年（明治22）から1960年（昭和35）までに集めた海洋気象観測記録である。日本近海をはじめ遠洋航路の日本商船が数時間ごとに観測した数値記録集で、そのときどきの船の位置と気圧、気温、風向、風力、雲量と雲の種類、海面水温、波浪の高さ、波の方向などが記されている。記録紙には船長のサインがあり、航海士（当時は運転士といった）クラスのオフィサーの仕事だった。無線が未発達なころは、汽船が日本の港に入るたびに航海中に記録した紙の束を気象台に届けていた。悠長な話だが、集まった気象記録を元に、気象台では台風の進路などを経験的に把握し、天気予報をしていた。神戸コレクションが最近、研究者に公開されたのは、百年前と現在では海水の温度や流れ方に変化があり、地球温暖化や異常気象の解明に役立つ可能性があるためである。

神戸コレクションは、気象学者に価値があるのはもちろん、気象を観測した船名と航海中の位置が判るので船に興味のある人にも貴重だ。

筆者は以前から笠戸丸の出入港時の気象に関心を持ち取材していた。例えば、笠戸丸がカザンという名のロシア船として1901年に初めて長崎に入港した時の気象状況を求めて、長崎海洋気象台を訪ねた。また、2001年、神戸港に移民船の記念碑が建てられたとき、その記念碑に笠戸丸がブラジルに向け出発した状況の絵を飾ることになり、その絵の制作を設立者は海洋画家の野上隼夫氏に依頼した。筆者は歴史的瞬間を描く絵画では不可欠の天象気象データを集め、野上氏に提供した。笠戸丸が神戸を出発した1908年4月28日午後5時50分に太陽は真西より10度北で、地平線から9度3分の角度だったこと、天候は晴、雲量5で、降雨、強風などはなかったことを神戸気象台や東京天文台から入手した。その取材から3年後、はからずも神戸コレク

表1：1906年（明治39）笠戸丸の南米第1航海

月日	8・18	8.24	8.27	8.31	9.7	9.8	9.11	9.17
緯度	24.0N	34.4N	33.9N	35.0N	30.9N	29.8N	22.2N	15.3N
経度	118.5E	134.1E	137.4E	143.0E	178.4E	176.7W	160.3W	149.0W
場所	台湾西	神戸	遠州灘	房総東方	東半球	西半球へ	ハワイ北	ハワイ南西

月日	9.29	9.30	10.23	11.5	11.26	12.5	12.9	12.12
緯度	0.2N	1.1S	18.3S	1.1N	26.0N	34.6N	33.8N	33.9N
経度	103.3W	99.7W	72.2W	93.5W	178.4E	140.5E	136.7E	130.9
場所	パナマ南	赤道南	アリカ西	赤道北	東半球へ	房総東方	潮岬	門司

N＝北緯、E＝東経、W＝西経、S＝南緯。緯度、経度の小数点以下は10進法なので、0.1は6分に当たる。場所はおおよその見当。日付はグリニチ標準時 GMT だが、観測の時刻はまちまちである。参考までに各港の位置を下に示す。

基隆	神戸	横浜	ミッドウ エー	ホノル ル	マンサ ニーヨ	サリナ クルス	カジャオ	セルロア スール	モエン ド	アリカ
25.1N	34.6N	35.5N	28.2N	21.1N	19.0N	16.2N	12.1S	12.9S	17.0S	18.5S
121.7E	135.2E	139.6E	177.4W	157.5W	104.3W	95.2W	77.1W	76.3W	72.0W	70.3W

ションに出会ったのだ。それまでは新聞が主な手がかりだった。これによって、笠戸丸の航海について筆者が抱いていたさまざまな疑問点が明らかになった。

神戸コレクションにあらわれた笠戸丸に関する最古のデータは、グリニチ標準時 (GMT) の1906年8月18日午前4時、北緯24度00分、東経118度30分である。これは台湾海峡の南西で、香港から清国移民を載せて日本に向かっていているときに違いない。緯度、経度は60分で1度進む。

以下、笠戸丸のめぼしい位置を拾うと、8月21日午前3時に福岡の北、24日午前3時、神戸の南にいる。27日は遠州灘、31日房総半島沖を東へ、9月8日180度線を越えた西半球に入り、9月11日ハワイ北方、9月30日赤道を越えて南半球、10月23日午後5時もっとも南下して南緯18度18分西経72度12分とチリのイキケ北、そこから北西に戻りはじめ、11月5日赤道北にいて、11月26日東半球、12月9日午前3時に潮岬付近、12日に門司付近を経由して再び香港付近にいる。「付近」とあいまいな表現を使ったが、船が港に近づくと観測記録がなくなる。たぶん、航海士は出入港準備で忙しくなるためだろう。一例を挙げるとハワイ入港前後は9月11日23時で気象観測を中止、同月17日22時に再開、この間、6～7日間ハワイに入港していたと推定される。繰り返すが、これらの日付・時刻はグリニチ標準時 (GMT) である。笠戸丸がメキシコのマンサニーヨに寄港していれば、同船は西経104度以東にいるはずだ。だが、笠戸丸は北緯0度12分で始めて最も東の西経103度に達するので、この航海ではメキシコには寄港していない。船の位置を地図に書き入れるとハワイからまっすぐペルーに向っていた。笠戸丸は南米西岸航路の2隻目の定期船であり、日章旗を掲げてイキケに入った第1船だった^{xxv}。

2-3. 笠戸丸の南米第2航海：（1907年1月～5月、ペルー向け森岡第四次、明治第一次輸送）

笠戸丸の第2航海について1906年12月27日付『海商通報』に大意次のようにあった。「笠戸丸の出帆変更、1月2日神戸発、1月6日横浜発を12月31日神戸発、1月4日横浜発に変え、森岡商会の移民600人を載せる。帰航の積荷は大いに見込みある。往航は欧經由（ママ）なのでまだない。」1906年12月31日付『貿易新報』の広告は「笠戸丸6千トン設備完全、待遇親切、準備完全、カジャオ、イキケ行き」でバルパライソはない。なお、このころチリへ日本から集団移民を送る協定はなかった。

笠戸丸の航海を調べていて、日本移民の奴隷的労働条件と逃亡事件の実例が出てきた。前年暮れに香港への往復を終えた笠戸丸は1907年1月4日ペルー向けの日本移民452人を乗せて横浜港を出た。横浜市立図書館所蔵の「笠戸丸乗船名簿」によると森岡商会扱いの移民は静岡県から84人、広島44人、熊本38人、福岡34人、岡山3人の計203人である。熊本の女性1人のほかは全て男性で、カニエテにある耕地に入る契約だった。また、笠戸丸には明治移民合資会社扱いの移民が滋賀県79人、沖縄64人、福島52人、山梨41人、新潟13人、計249人も加わり、総勢計452人も乗り込んだ。清国移民を載せていたかどうか不明だが、日本移民だけなら笠戸丸としては充分ゆとりがある。2月8日、笠戸丸はカジャオに到着、そこから150キロあまり南東のセロアスール、さらに、また600キロ余り南東のモエンドに2月26日寄港した。

6月4日、外務省にリマ駐在の今村良治外務書記生から4月15日発の報告が入った。今村の語調のまま、その報告を要約する。

「笠戸丸には森岡商会の添乗者がいなかった。明治移民合資会社は添乗者がいて、彼らは森岡移民に『森岡商会は不親切』と悪口を吹き込んだらしい。2月8日、笠戸丸カジャオ到着後、森岡商会扱いの移民13人が逃亡した。7人は見つけられたが、6人は逃げおおせた。笠戸丸はセロアスールに着き、森岡移民は英国製糖会社所属のカニエテ耕地に入った。ここには第一次ペルー移民の日本人も働いていて適応しやすい。」

明治移民合資会社（以後、明治移民会社と略す）は、森岡商会を辞めた田中貞吉が大隈重信、鍋島直大（なおひろ）両侯爵の後援で設立した。このあたり、田中が上層部に食いこむ力はしたたかである。古巣の森岡商会とは競争関係にあり、明治移民会社員は森岡商会の内情を知り抜いていたろう。田中貞吉は1905年（明治38）47歳で急死し、跡を義理の息子田鎖吉郎が継いだ。田鎖吉郎は森岡商会のペルー駐在員として第一次移民船でペルーに渡った経験者である。

今村良治書記生から明治移民会社の第1班サトウキビ耕地行き移民150人（ママ）についても同日、要旨、次の報告が入った。

「ペルー人の耕主チョピテヤが『明治移民会社との雇用契約は去年9月で切れた。明治移民会社の移民到着が遅いので、すでに森岡商会の第三次移民を雇用済みだ』と笠戸丸移民の受け入れを拒否した。明治移民会社代理人田鎖吉郎は別の綿耕地やサトウキビ耕地を移民の就労先として見つけたが、『耕主と契約を延長した』という外務省への報告とは相違する。外務省はこうした奸諂（カンキツ=ずるがしこく偽る）な移民会社に、耕主との契約書を提出させ、実態を確認する必要がある。新しく見つけた耕地では病人が多数発生し、3人が死亡した。医師を派遣し、（今村書記生）自身も耕地を視察したところ、移民の病気原因は不摂生のためだ。気候風土はまず悪くない。病人発生で移民が動揺し、脱耕したがるので、耕地に留まるように説得中である。」

ペルー経験者の田鎖吉郎は第1候補の耕地で失敗したとき、移民を送る第2の耕地を用意していたのかもしれない。しかし、耕地の無断変更は移民法違反だった。

明治植民会社の第2班はタンボバタ・ゴム園行きだった。田中貞吉が死亡したので田鎖吉郎が契約に調印した。今村報告はさらに続く。

「笠戸丸からモエンドに上陸した明治植民会社の移民の残り100人は日本人監督の進藤道太郎、川村八十武や医師小川涉之が付添って汽車に乗り、アレキバ市経由でティラバタ駅に着いた。1週間の休養後、3月6日タンボバタ・ゴム園に向かったが、雨季に遭遇、監督と医師は馬、移民は徒歩で、旅は難儀をきわめた。ゴム園には食糧の備蓄がなかったので、移民はさらに130キロ離れたサンドミンゴ鉱山へ移動、道路工事に使役されている。熱病患者が2人発生したが、市の病院で看護を受けている。彼らのその後は明治移民会社も把握していない。」ティラバタとタンボバタを結ぶアリコマ峠は海拔4,200メートル、移民は高山病で頭痛や吐気、鼻血に苦しみつつ峠を超えた。

以下も今村の続報である。「タンボバタからリマに戻った日本人監督を訪ね、事情を聞いたが、移民会社に不利なことは話しながらない。前述の熱病患者2人は腸チブスで、監督が最後に見たときは少しずつ歩けるところまで回復していた。監督に10項目の質問書を示し、文書で報告するよう求めたが1か月以上回答がな

表 2：1907年（明治40）笠戸丸の南米第2回航海

月日	1906・12.18	12.23	1907・1.5	1.15	1.30	2.3	2.8
緯度	22.2N	22.8N	34.0N	39.6N	10.2N	0.9S	12.0S
経度	114.3E	117.1E	139.3E	174.4W	108.8W	94.5W	77.3W
場所	香港	香港出	横浜南	西半球へ	メキシコ南	赤道南へ	カジャオ

日	2.22	2.25	3.5-7	3.11	3.15	4.14-17	5.2	5.7
緯度	13.1S	16.0S	19.6S	12.9S	9.9S	21.0N	35.3N	33.5N
経度	76.5W	74.4W	70.2W	77.0W	78.3W	157.0W	139.7E	135.4E
場所	セルロアスール	モエンド北	イキケ北	セルロアスール	カジャオ	ホノルル	横浜	神戸南

日付は GMT である。

い。そこで（今村が）別に調べたところ、タンボバタの労働は厳しく、物価が高く、移民は食物を買えば金がなくなり、金がなければ空腹、ついには逃亡となる。ゴム会社は逃亡移民の面倒は移民会社がみるはずと対策を何も立てない。（今村が）前に現地を視察して明治植民会社に契約条件を修正しよう話したが、それらはどれも生かされていない。」これが「タンボバタ・ゴム事件」で、このずさんな計画実施のため明治植民会社は営業停止に追い込まれた。

モエンドはリマから約800キロ南の港、そこから100キロ北東がアレキパ市で、ティラバタはその北東の鉄道の要衝、そこから2本、道がわかれ、1本は北西の観光名所クスコへ延びている。もう1本は東のアリコマ峠^{xxvi}を越えてタンボバタにゆく。タンボバタはボリビアのポトシ銀山の近くだ。ちなみに笠戸丸は、嘗て英国汽船として進水した時、ポトシと命名された。ポトシ銀山に似た奴隷酷使の習慣がある鉱山や耕地に投入された日本人は、齒をくいしばって働くほかなかった。笠戸丸で渡航した明治植民会社の八木宣貞監督は、およそ次のように回想している^{xxvii}。

「綿耕地に到着の翌朝、監督が各戸の扉を鞭でトントン叩いて起こす。薄暗いときから一列横隊に並んで姓名でなく番号で呼ばれ、仕事場に行く。綿つみは100斤（キンだが日本の斤か英ポンドか不明）位の綿を1俵につめ、それを担いで200メートル先の馬車まで運ぶ。労働者の昼食はパンとビール瓶の水1杯だった。明治会社と契約した移民はアレキパ市のペルーゴム鉱業会社行きである。同社は天然ゴムを輸出する一方でサンドミング金鉱を経営していた。金鉱の道路工事は伐採した丸太を幅1メートル半に切り、馬を通す道を作る。雨が降ると馬の脚が泥のなかに50センチも潜り込むためだ。それが済むとゴム採取や畑づくり、原生林を切り開いて米づくりをした。」

鞭と背番号、まさに奴隷である。当初はゴム園行きだった移民が、なぜ金鉱へ移動したか、同一会社の事業であるからだとして理解できた。八木宣貞はその後、ペルー中央日本人会の創立委員、同第12期会長となる。八木によると笠戸丸は横浜からカジャオに直行した。表2は神戸コレクションによる笠戸丸の位置で、八木の話裏付ける。平均速度は10ノットとあまり速くはない。帰りはホノルルに寄港したとみられる。

2-4. 笠戸丸南米第3回航海：1907年5月～9月

笠戸丸は1907年5月8日神戸発、香港へ向かった。その翌日、第2回航海時の逃亡事件に関し、周布公平・神奈川県知事から林薫外務大臣あて「森岡商会扱い移民3人密航の事情に付き報告^{xxviii}」が届いた。その要旨は次のようだ。

「静岡県出身の移民3人は一旦カジャオで笠戸丸を降りたが、3月14日に笠戸丸が同地に寄港したとき、これに密乗、5月2日横浜に帰った。この3人によると『森岡商会の勧誘員が昨年12月に静岡県下にてペルーが有望だ、気候は良く、1日4円の収入というので応募した。船賃と手数料を払い、カジャオに着いたら

職がなく収入もようやく 1 日 80 銭だった。同地は半年以上雨がなく、不健康で渡航者の半数が死亡し、移民会社に掛け合っても彼らは同情心なく（寝ずに働け）と暴言を受け、やむを得ず密乗して帰国した』という。純朴な地方人のいうことで嘘とも思われないので、移民政策の資料としてご報告する。」

外務省はペルーの今村良治外務書記生にこれについて調査を命じた。同年 9 月 3 日東京着の「今村報告＝7 月 10 日リマ発」は逃亡者に対して厳しい。その要点は次のとおりである。

「逃亡があったことは前に報告した。（1）大川ら 3 人はまさにその逃亡者である。彼らはカニエテ耕地行きの契約移民であるのでセルロアスールまで笠戸丸に乗船すべきだった。途中のカジャオで上陸したのだから逃亡を自ら告白している。（2）森岡商会の代理人は彼らを探したが見つけれなかった。言葉ができないのだから、当然、自力では職業も得られない。（3）契約書は彼らがカニエテに入れば 1 日 1 円以上とある。契約に違反して指定外の土地で 4 円稼げなくても移民取扱人の責任ではない。（4）1 日 80 銭というのも事実反し、耕地では 1 週間に 10 円以上稼ぐものもある。（5）ペルーの気候や死亡率も事実反する。彼らが 30 数日過ごした海岸地帯に雨がないうのは本当だが、不健康地帯というのは想像だろう。移民の死亡率が第一次、第二次で高いのは事実だが、半数死亡というのは誇張だ。第三次では 22 人、笠戸丸できた第四次では 450 人中 12 人が死亡したに過ぎない。（6）当地の移民会社事務員が不親切というが、彼ら逃亡者は一度も社員に面会していない。彼らは笠戸丸の船内で虚偽の情報を与えられ、不安になって逃げ、弁解するため理屈をつけたと推定する。」

今村良治は、のち改姓して野田良治、ブラジルに転任してからの評判は移民側に立つ人として、悪くない。ノンキャリアなので、年齢をかきねるとともに、人格円満になったのか、成功した移民に囲まれてからの評判か。若いときは役人として立場で物事を見ていたのかもしれない。正義感に燃える若い今村良治を移民会社の田中貞吉や瀬川はどのようにみていたろう。

笠戸丸は 5 月中に神戸・香港間を往復し 5 月 31 日神戸から横浜に向かい、6 月 5 日に横浜発、メキシコのサリナクルス、ペルーのカジャオ、チリーのイキケに向かった。

外交史料館で次の文書原本を見た^{xxix}。7 月 4 日付け安楽警視總監から林董外務大臣あてのもので「明治 40 年 6 月 4 日笠戸丸横浜出帆メキシコ・イキケ行き渡航者名簿」が付属していた。熊本移民合資会社が提出したもので男性 268 人、鹿児島出身が大部分で、現地の仕事は炭坑労働者である。笠戸丸の船長は森傳吉で、日本人船長の名前が笠戸丸にも現れた。移民事業の申請は内務省の管轄で、警察当局に許可を求める。しかし、内務省は日本の青年が海外へ行くと「悪い思想や習慣に染まる」と警戒的だった。また、陸軍省も「戦争になったとき、徴兵適齢期の若者が不足する」と移民に消極的だった。こうしたことが、外務省の移民政策に何かと反映されたい。

また、笠戸丸は香港からカジャオ行きの清国移民 698 人のほか、イキケ行き 64 人を乗せ、貨物は米穀 3,000

表 3：1907 年（明治 40）笠戸丸南米第 3 回航海

月日	5.12	5.13	5.14	5.16	5.24	5.30	6.5	6.13
緯度	34.0N	31.3N	28.3N	22.5N	23.6N	33.7N	35.3N	40.3N
経度	130.2E	123.4E	122.7E	116.0E	117.8E	132.1E	142.2E	177.3W
場所	門司	上海東	温州東	香港入	香港出	松山西	館山東	西半球へ
月日	6.29	7.8	7.28	8.15	8.26	9.13	9.21	9.26
緯度	16.6N	2.6S	16.2S	15.5S	0.4N	31.0N	35.0N	34.0N
経度	99.7W	83.7W	73.7W	75.1W	114.2W	177.5E	139.0E	135.0E
場所	サリナクルス	南半球へ	モエンド	セルロアスール	北半球へ	東半球へ	横浜	神戸

日付は GMT である。

トンを搭載した。清国移民から見れば笠戸丸は外国船だったろう。このころから日本はアジア諸国のなかで西欧諸国と同じように振舞い始めた。この清国人がどのような人たちで、その後、どういう運命を辿ったかは、まだ調査できていない。

この航海で笠戸丸はハワイやマンサニーヨに寄港せず、メキシコのサリナクルズに直行し、6月末に3日間停泊、7月下旬から8月半ばまでペルーで過ごした。チリの港には入っていないようである。帰りも無寄港で横浜に向った。帰りの平均速力は11ノット強である。

安楽兼道警視総監は10月9日、林董外務大臣にあてて東洋汽船から出された笠戸丸のハワイ、メキシコ、ペルー、チリ行き移民輸送についての認可願を取次いでいる。東洋汽船ではチリのイキケからさらに南のバルパライソまで航路を延ばすことを計画した。

2-5. 笠戸丸の第4回中南米航海：1907年10月～12月

依然、移民の逃亡事件が見られる。

同じく1907年10月23日、笠戸丸は横浜を発ってメキシコのサリナクルズに向かった。今回は東洋移民会社と熊本移民会社取扱いの炭坑労働者294人の輸送である。11月26日、はるばる目的港に到着すると、7人は流行性眼病（トラホーム）で上陸できず、むなしく笠戸丸で帰国した。287人がエスベランサス炭坑に汽車で向かう途中、119人が逃亡し、168人が12月1日炭坑に着いた。また、熊本移民会社扱いの12人中、2人が目の病気で送還され、9人は汽車で輸送中逃亡し、1人がエスベランサス炭鉱に到着した。逃亡した人々はアメリカ合衆国を目指したらしい。

これまで、野外博物館明治村、土屋博靖氏の文献を出発点に、筆者は外交文書や新聞記事で笠戸丸の第4回航海を調べた。しかし、東洋汽船の航路開設申請書は、ハワイ、メキシコ、ペルー、チリとなっているものの^{xxx}、笠戸丸がメキシコに向った以外の確証は、長いこと掴めなかった。しかし神戸コレクションのおかげで、笠戸丸はこの第4回航海でもメキシコのサリナクルズに11月23日から27日の間、寄港した後、チリのイキケまで航海したことが判った。しかも帰途はハワイに3月8日から18日の間に寄り、日本へ着いたのは4月1日ごろである。笠戸丸のブラジル行きは、その同じ4月の28日である。

東洋汽船はたいそうよく笠戸丸とその船員を働かせた。このあとのブラジル行きで船員の間に不穏な空気が生まれた原因は、こうしたばげしい使用状況が原因だったかもしれない。

表4：1907-8年（明治40-41）笠戸丸南米第4回航海

月日	11.1	11.4	11.8	11.23	11.23-27	12.2	12.11	12.31
緯度	30.8N	27.8N	18.0N	16.0N	15.4N	1.4S	12.3S	13.4S
経度	179.9E	171.7W	155.6W	98.7W	94.8W	83.5W	79.9W	78.3W
場所	ミッドウェー	西半球へ	ハワイ南	メキシコ	サリナクルズ	南半球へ	カジャオ	セロアスール
月日	1.7	2.7	2.10	2.16	2.25	3.8-18	3.24	4.1
緯度	19.8S	20.9S	15.5S	10.8S	2.4N	19.7N	25.5N	33.9N
経度	70.3W	70.5W	75.3W	79.9W	109.9W	154.3W	177.6E	141.9E
場所	アリカ南	イキケ	モエンド	カジャオ	北半球へ	ホノルル東	東半球へ	館山東

3. 2002年（平成14）夏

3-1. ペルー遠隔中学校の調査

それから百年後、図らずも筆者はペルーの土を踏んだ。行く手に白雪を頂くアンデス山脈が草木も留めぬ巨大な山塊を大波のように連ねている。筆者は笠戸丸を調べ始めてから、ペルーに関心を持った。最大の動機は伊藤一男の『瘴癘の砂漠を越えた日本人…^{xxx1}』を読んだためだ。それはカニエテでの過酷な労働に耐えかねて、リマを目指した移民の足跡のルポである。伊藤一男が荒野で岩塩のような砂を舐めて移民の苦難を偲ぶ描写は忘れられない。行きたかった、ペルーに。しかし、遠距離、加えてゲリラや強盗など治安の悪さもあって決断は容易につかなかった。しかし、待てば機会は巡ってくる。2001年から2回、筆者は通信衛星によるテレビ教育の効果研究要員として、ペルーに行く調査団に参加させてもらえた。それはペルー滞在経験のある赤堀正宜桐蔭横浜大学教授以下の調査団で、日本語にたんのうなペルー人のパラショウス教授も一員だった。調査地点はペルー北部と中部で、リマより南のカニエテやタンボタに行く日程のゆとりはなかったが、それでも2回の調査行で山岳地帯の生活を垣間みることができた。まず、2001年度はリマから9百キロ北のピウラ市に飛んだ。ピウラ市はペルー最北端の州都で、昔、スペイン人ピサロがペルー征服の拠点としたところだ。ピウラまでの飛行は眼下に灰を被ったような山地とセチュラ砂漠の連続で、たまに監獄のような建築物が数棟、塙に囲まれていた。百年前、日本の第二次ペルー移民29人がこの砂漠を越えてピウラにゆき、隣国のエクアドルのグワヤキル港から北米を目指したところで逮捕投獄^{xxxii}された。結局、英国領事の活躍で救出されたのだが、いかに明治人が粘り強く健脚だったとしても、どうやって1,100キロ北のエクアドルまでたどり着いたか、筆者には想像もつかなかった。

われわれ調査班はピウラから、さらに車で5時間掛けて山間の町フリアスを基地にリモン遠隔中学校を調べた。リモンは海拔1,500メートル、50戸の農業集落で電気はこない。遠隔中学校とはチューターという管理教員1人がいるだけで、1クラス10人の生徒に太陽電池で動くテレビ番組を見せ、中学校の各教科を学ばせる制度だった。生徒はインディオで純朴で恥ずかしがりやだが、よく馴染んでくれた。山と山の間の谷が非常に深く、登り降りの激しい道が稲妻型に続くので集落は互いに分断されている。交通手段は馬やロバである。1～2時間掛けて中学校に通う生徒もいた。住居は日干し煉瓦を積みトタン板をかぶせた長方形の建物で内部を6つに分けて2区画を穀物倉庫や家畜舎にしている。小川に面して建てられているのは飲み水のためだ。川原にはペットボトルや紙箱のごみが大量に捨ててあった。大気は澄みきっていて深夜、銀粉をまいたような星々は手を伸ばせば届きそう。宿舎は時々停電するので夜はペルー人とローソクを囲んで民話を披露しあう。アンデスの高峰のかなたから朝日がさしのぼる光景は莊嚴の二字に尽きた。

調査班は宿舎と学校間20キロのところどころ崖崩れした山道を毎日4輪駆動車で往復していたが、ある日、車が来ないので、山道を歩き始めた。だが、強い日射と水や酸素の不足でバテはじめた。偶然、通りかかったトラックに拾ってもらったが、昔、砂漠や山道を徒歩で越えた移民の苦難が偲ばれた。

調査終了後の最後の日曜日、筆者は笠戸丸が寄港したカジャオを訪れた。カジャオはリマ市の西13キロの港である。リマも太平洋に面した地区があるが、数十メートルの切立った真っ黒い絶壁に逆巻く太平洋の怒涛が打ち寄せ、汽船はとても寄り付けない。それでカジャオ港は貴重な存在だ。カジャオはフロンテンやサンロレンゾの島々に囲まれた波静かな碇泊地である。ここでフェリペ要塞を見学できた。スペイン人が築いた中世風の塔の周囲に角張った高台を設け、その周囲の城壁に数十門の大砲を配している。周囲は堀で囲まれ、跳ね橋を渡って城内に入る。内部は兵舎と軍事歴史博物館になっていて、かつてチリと戦った提督の肖像画や武器類が展示されていた。見張り塔にあがると右手に汽船の栈橋、左に漁船群の港がある。笠戸丸が碇泊したであろう、その沖合いで、1988年に日本のマグロ漁船とペルーの潜水艦パコーチャ(1870排水トン)が衝突、潜水艦のほうが沈没して殉職者を出した。

別働の調査班はパイタ近くのライスリアの遠隔中学校を調査した。パイタはその昔、1903年に移民の岡田半蔵たち4人が詐欺師津田某に北米に密航させてやるとカジャオから帆船に乗せられ、持ち金を騙し取られたあげく放り出された港だ^{xxxiii}。現在は日本の遠洋漁船の基地になっている。

3-2. 海拔3200メートルのオロヤの鉱山

翌2002年度は、首都リマから東の高原の町ワンカイヨ市を基地に僻地校を訪問した。リマから190キロの離れた海拔3,200メートルのオロヤ鉱山までは鉄道がある。この鉄道は道路から深い谷を隔てた反対側の絶壁を延々と掘り込んで敷設されていた。勾配は直線70キロの間に1500メートルも上る。筆者たちは高速バスに乗った。低所得者の小屋が小山ひとつを覆い尽くしているリマ郊外を過ぎると道路も鉄道同様に絶壁を掘り込んだだけ、稲妻型の曲がり角が連続し、すれ違う車が巻き上げる砂埃のなかから、次の対向車がぬっと顔をだす。ガードレールのない路肩には何メートルかおきに小さな十字架が立ち、転落者があったと知れる。オロヤの精錬所の太い煙突からはもくもくと黒煙があがり、異臭がした。この鉄道と道路は清国人労働者を酷使して建設されたのだ。ワンカイヨはさらに東である。福島出身の渡辺富重は1910年、ペルーに移民、オロヤ駅で降ろされて4日間歩き、農地で労働し、のちに綿づくりで成功した^{xxxiv}。

われわれはワンカイヨ周辺の海拔3～4千メートルにある僻地校を歴訪、調査した。水道や電気が不自由なところでワンカイヨ郊外の農地では年に3か月しか耕作できない。雨がまったく降らないからだ。土は白っぽく乾ききって砂まじり、アンデスの連峯は地球の肋骨のように深い褶曲が連なり、焦げ茶色であららしく、一木一草も留めない。昼は純白の積乱雲が強風に吹かれて平べったく山腹から立ち上がり、筆者たちの行く手を巨人が手を上げて威嚇するかのようだ。道のない砂原を戦車のように上り下りしてようやく学校に近づいたこともあった。学校や住宅は日干し煉瓦を積み上げた土間だった。便所も掘立て小屋があるのは良いほうで、川辺や木陰で用を足す。こちらは高山病で頭痛と吐き気に苦しむが、インディオの生徒はサッカーに興じている。調査や交歓活動が終わると生徒たちが車の後を走ってどこまでも追ってきて、手作りの筆立てなどをくれた。

リマで知り合った建築設計者に日本人を先祖にもつゲンマ・ヨシダさんがいた。彼女の祖父は笠戸丸から2年遅れて東洋汽船の香港丸で移住したという。彼女は昔の日本女性を思わせる細やかな心遣いの人だった。忙しい仕事の日程をさいてワンカイヨへ商用と称して出張、筆者たち調査班をそれとなく見守ってくれた。

ペルーの教育行政方針やスタッフは1年間でめまぐるしく変わり、せっかくはじめた遠隔中学校も教材の補給が途絶え、衛星設備は故障したまま、半年以上放置されている学校があった。全国から集まった期末テスト結果を、筆者たちの試行方法で分析すれば報告書がすぐできそうなものだが前任者との引継ぎができていない。山地の教育者はインディオで、一生懸命だった。しかし、首都リマの教育行政官は多くスペイン系で、そうした山地の苦労や情報をどこまで受けとめているのか気になった。あえて言えば百年前のリマの耕主と耕地の監督の間の情報格差は、今よりもっと大きかったことだろう。

情報格差とともに、自然条件の厳しさもあった。筆者が山地で空になったミネラル水のペットボトルを低地のリマに持ち帰ったら、べしゃんこに凹んでいた。リマは3千メートルの高地に比べて気圧が高いためだ。気圧が人の眼球や臓器に作用すれば頭痛や胸苦しさは当然だろう。明治時代の誇り高い日本移民が、南米の全く自然条件の異なる耕地で、土間の小屋に住み、小川の水を飲み、過酷な支配人のもとで長時間労働させられたら、逃亡したくなかったのも無理はない。

4. ブラジル航海の謎解き

1908年（明治41）ブラジル行きの笠戸丸の航海では船員の反乱めいた事件が、水野龍の航海日記や、皇国殖民の代理人上塚周平（うえつか・しゅうへい）の伝記、通訳の大野基尚（おおの・もとたか）の著書にある。その中には当時、火夫と呼ばれた機関部員がボイラーに石炭をくべるのをやめたり、舵手が舵を手放したりして、笠戸丸を漂流状態にしたなどという文章もあった。筆者は、『移民五十周年記念：かさと丸』という活字本に再録された水野航海日記の笠戸丸の位置が、普通ありえない位置なのに注意を引かれた。すなわち漂流とはこのことかと神戸コレクションにある笠戸丸の位置と照合した結果、水野日記の誤記と判明した。最近その航海日記の現物がブラジルのバストスの資料館に保存されていると知り、同資料館のジョゼ・イタガキ館長と柏原貴余志氏に検査していただいたところ、水野龍自身の筆の誤りであることを確認できた。反乱

めいたことがあったとしても、船が漂流するほどのひどいものではなかったようだ。また、笠戸丸のブラジルからの帰りのコースは従来、不明であったが、神戸コレクションで位置を地図に書き込んだ結果、スマトラとジャワの間のスダ海峽を通過して北上、帰国したことも判明した。

5. 最後のハワイ移民船笠戸丸

笠戸丸は、最初のブラジル向け移民船として名高いが、アメリカ合衆国向け最後の移民船でもあった。アメリカ合衆国、厳密に言えばハワイ向け移民だが、神戸コレクションのおかげで笠戸丸の履歴でこれまで欠落していたところを埋めることができた。大正時代、大阪商船の笠戸丸は神戸と台湾・基隆間の定期客船で、甲板上は紳士淑女を迎え、その45年の生涯中でもっとも華やかな時期を迎えた。日台航路に配船された笠戸丸の航海は安全第一、平穩そのもので新聞に載るような波乱はほとんどない。したがって筆者は新聞の毎年4月と10月を抜き取り、掲載されていた汽船会社の出帆広告で、例えば「笠戸丸の神戸出港は8日と28日」を確認すると、他の月は、その予定の反復とみなしていた。実際、ある年の12か月分を通して丁寧に見ても、全く同じ日に出港していて事件はなかった。なるほど、これが定期航路というものかと納得した。

しかし、神戸コレクションで、たまたま1924年の笠戸丸の位置を調べると、同船は1月から5月まで門司と基隆を定期的に往復していた。ちなみに神戸から門司までの瀬戸内海では気象観測は無用とみえてデータがない。沿岸の気象台が観測しているからだ。ところが神戸コレクションによると、6月15日に笠戸丸は台湾に向わず、突然、東の房総半島沖にいて、そこから、さらに東へ、東へと向かい、6月20日に西半球に入り、6月27日にハワイのホノルル着、30日ホノルル発 7月4日東半球に戻り、13日神戸に帰港していた。いったい何が笠戸丸に起きたのだろうか？

そこで『神戸又新日報』（こうべゆうしんにっぽう）を読むと1924年（大正13）6月以降、笠戸丸は日台航路の出帆広告欄から消えて、別の船の蓬萊丸（ほうらいまる）と香港丸が現われた。このころ、同紙の外信面では、アメリカ合衆国でジョンソン・リード法案（7月1日以降は米国市民になる資格のない移民を認めない＝いわゆる「排日法案」）が上・下両院を通過したニュースと、社会面では、それに憤慨してアメリカ製化粧品を買わない芸妓仲間の決議など、反米運動が報道されていた。

6月7日付『神戸又新日報』にアメリカから帰国する移民のために臨時船を仕立てる話がのった。8日には3隻の臨時船に布哇丸、三島丸、サイベリア丸が決まるが、「この3隻では2,600人のアメリカ本土やハワイへ往く移住希望者を運びきれない」という記事がでた。そうであれば臨時船は帰国者のためだけでなく、7月1日禁止直前の駆け込み移民を運ぶ仕事もあったのだ。6月12日付同紙の日台航路広告欄は蓬萊丸、香港丸、それに亜米利加丸で、笠戸丸はない。

6月14日付『神戸又新日報』に突然ハワイ行き臨時船として笠戸丸が現われ、「14日17時に神戸から320人のハワイ行き移民を載せて笠戸丸が出帆する」とある。16日付同紙は「笠戸丸で渡米予定の移民はことごとく出発す」と報道した。

1か月後の7月15日付『神戸又新日報』の広告欄に「7月29日神戸発、基隆行き笠戸丸」とあった。広告できたということは笠戸丸が神戸に帰港したことを裏付けする。しかし、本当に7月末から日台航路に復帰したとは断言できない。汽船会社は新聞に予定を広告しても、取消すこともある。神戸コレクションを調べると9月末に笠戸丸が日台航路を走っているのは確かだが、それ以前のデータはなかった。

笠戸丸なら、まず南アメリカ行きと思っていたが、最後の北アメリカ関連の移民船だった。それも「排日法案」の実施という日本移民史上の大事件とかかわっていたことに驚いた。これまでも明治時代から米国の東洋人の移民抑制政策は存在し、それが日本移民を南米に向ける原因だった。しかも、その間、日本の外務省は、米国への配慮をはじめ、さまざまな国内事情から南米移民に消極的だった。

6. 結び

今回の笠戸丸の移民船時代とその前史を調べて、日本の移民政策が、日露戦争などに較べると、はるかに行き当たりばったりで、事前調査も危機管理も不十分だったことがわかった。日露戦争の時、日本は、事前に日英同盟を結び、軍艦や陸戦兵器を整備し、無線電信を活用できる要員を短時間で養い、明石元二郎陸軍大佐に象徴される諜報工作を準備した。その同じ日本が、国策だった移民事業を推進するにあたっては、事前研修や調査、危機管理をほとんど移民会社にまかせ、行政は後手に回った。移民は粘り強く生きるしかなかった。そして、行政は多少の経験は積んだものの、十分な反省も情報収集もしないまま、1908年には次のブラジル移民を許可し、大勢の移民を苦しい目に合わせた。そして、その同じ失敗が、1960年代のドミニカやボリビア、アマゾンなどでも繰り返されたといえる^{xxxv}。ペルーでは今村良治外務書記生をはじめ、森岡商会によって、まだしも移民事業の流れが記録されている。これに較べるとブラジルは回想録がもとで、そこには事実と想像が入り混じり、はっきりしないことが多い。筆者たちは歴史から学ばなければならない。過去を大切にしなければならない。それは瑣末なことでも大切にするとところから始まる。

- i ガレアーノ、E. (著) 大久保光夫 (訳) 『収奪された大地』 藤原書店、1991年、p. 71。
- ii 青木康征 『南米ボトシ銀山・スペイン帝国を支えた《打出の小槌》』 中公新書、2000年。
- iii ペルー新報社編 『ペルー在邦人七十五年の歩み』 1974年、pp. 2～4。
- iv 前田正裕 『ラテンアメリカと海・近世対日関係外史』 近代文藝社、1995年。
- v 海軍省編 『山本権兵衛と海軍』 原書房、1967年、pp. 80～81。
- vi 伊藤一男 「勇躍日露戦争の帰還兵」 『北米百年桜』 日貿出版、1972年。
- vii 山田勉生 「船にみる日本人移民史：笠戸丸からクルーズ客船へ」 中公新書、p. 2
- viii 富田謙一、影山知二 (共著) 『南米ペルー大統領レギア・秘露と日本』 日秘協会創立事務所、1924年。
- ix 田谷廣吉・山之邊義智 『室田義文翁譚』 常陽明治記念館、1948年、p. 293。これによると室田 (1847～1938) は水戸出身、烈公に仕え、洋語学校を経て官界に入る。釜山、サンフランシスコ、メキシコ在勤。アモイの別院放火事件を解決、伊藤博文暗殺事件では随行中に被弾。のち日本人造肥料など財界に関係し、貴族院議員となる。
- x 「事項24・秘露移民雑纂」 『日本外交文書』 第31巻、pp. 122～140。
- xi アメリア・モリモト (著)、今防人 (訳) 『ペルーの日本移民』 日本評論社、1992年。
- xii 『日本外交文書』 第33巻、p. 512。
- xiii 『日本外交文書』 第34巻、p. 875。
- xiv 『日本外交文書』 第33巻、pp. 542～548。
- xv 松尾小三郎 『南米航海日記』 民友社、1906年。
- xvi 『英国製糖会社所有カニエテ原野耕地被雇第二回本邦契約移民状況視察報告書』 外交資料 3 門 8 類 2 項 92 号 第 6 巻。
- xvii 『日本外交文書』 第40巻、pp. 775～783。
- xviii 伊藤一男 『明治海外ニッポン人：日本人海外発展史叢書』 PMC 出版、1984年、pp. 166～179。
- xix 大原誠蔵 「一時は太平洋航路に君臨」 『横浜今昔』 毎日新聞横浜支局編、1957年、pp. 221～224。
- xx 土屋博靖 「ブラジル移民第一船『笠戸丸』の生涯」 『明治村評判帳 5』 1976年。
- xxi 1886年英国汽船ノルマントン号が沈没、英国人船員はみな脱出できたのに日本人船客全員が溺死、しかも治外法権による英国領事の裁判で船長は無罪となる。のちに日本が各国に対する不平等条約を改めるもとになった。ペルーとまず「仮条約」を結んだのは不平等を解消中だったため。
- xxii 同上書、pp. 292～294。
- xxiii 1900年に新潟県外事係野村趙策が森岡商会から賄賂を受けて渡航許可を乱発した。古厩忠夫 「新潟殖民会社の挫折をめぐって」 『新潟近代史研究』 第 1 号、1980年10月、pp. 3～19。

- xxiv 『日本外交文書』第21巻、pp. 399～411。ハワイ公使アルウインは無給で、自腹で移民船を仕立てて移民をハワイに送っていたが、船賃の倍近い手数料を移民から取っていた。
- xxv グレンファークは英国旗を掲げていた。『日本外交文書』第39巻第2冊、pp. 221～231参照。
- xxvi 小野基雄「アンデスを越えた人々」『移住研究』第6号、1990年3月号、pp. 1～18。
- xxvii 八木宣貞『五十年前後の思い出』私家本（現地発行）、1963年。
- xxviii 『日本外交文書』第40巻第2冊、pp. 786～790。
- xxix 『移民取扱人ヲ經由セル海外渡航者名簿』3門8類2項38号27巻甲の1。
- xxx 『日本外交文書』第40巻第2冊、pp. 720～721。これによると運賃は神戸ホノルル55円、カジャオ115円、イケ135円である。東洋汽船が外務省に納めた保証金は5000円だった。
- xxxi 伊藤一男「瘴癘の砂漠を越えた日本人移民の記録・帝国へ帰朝させて下されたく泣涕頓首請願奉り候」『季刊・海外日系人』第5号、1979年、p. 56。
- xxxii 『日本外交文書』第36巻、p. 517、p. 521、pp. 526～528および『日本外交文書』第37巻、pp. 410～413。北米を目指した自由移民29人が11月ピウラからエクアドルに入りグエワヤキール港でアジア人入国禁止令に触れ投獄された。英国領事の好意で12月に釈放。
- xxxiii 『日本外交文書』第36巻、pp. 528～532。
- xxxiv 高橋幸春『日系人、その移民の歴史』三一書房、1974年、pp. 46～47。
- xxxv 若槻泰雄『外務省が消した日本人：南米移民の半世紀』毎日新聞社、2001年。

参考文献

- 1) 「『笠戸丸』マルチメディア用ソフトウェア試作資料」駒沢女子大学『研究紀要』第5号、1998年。
- 2) 「同上・試作資料（2）：（移民船時代）」駒沢女子大学『研究紀要』第6号、1999年。
- 3) 「同上・試作資料（3）：台湾航路就航時代」駒沢女子短期大学『研究紀要』第33号、2000年。
- 4) 「同上・試作資料（4）：病院船から魚工船まで」駒沢女子大学『研究紀要』第7号、2000年。
- 5) 「同上・試作資料（5）：戦時輸送船」駒沢女子短期大学『研究紀要』第34号、2001年。
- 6) 「同上・試作資料（6）：（開発の経緯）」駒沢女子短期大学『研究紀要』第35号、2002年。
- 7) 赤堀正宜（代表）科学研究費報告書『ペルー遠隔中学校におけるテレビの教育効果研究』2003年。
- 8) 坂元昂～赤堀侃司（代表）『コンピュータ支援教育システムの開発に関するフィージビリティスタディ報告書』ソフトウェア工学研究財団、1991年から1994年まで毎年1冊発行（書名変更あり）。
- 9) USAMI, Shozo. *Using Cooperative Language Instructional Materials for Visual Networks: the Network Version of "The Secret of Aunt Mariko"*. Japanese Journal of Educational Media Research, Vol. 4, No. 2, 1998. pp. 52-62.

(2004-10-15投稿)



「荒天航行中の笠戸丸」 野上隼夫（画）