



**MIKI
INTERNATIONAL
ASSOCIATION**

VOL. 38

2010. 3

平成22年 3月

三木市国際交流協会

2009 Christmas Party in Miki

Hundred and twenty members of MIA enjoyed meeting at Micky Hall on December 12.4

MIA では、昨年12月12日市役所みっきいホールで、恒例のクリスマスパーティーを開き、外国人ゲスト20名を含む120名のみなさんに参加いただきました。司会進行は河越恭子、片山式子、カー・ケリー、アンドレアの4人のみなさんにお願ひし、冒頭のあいさつを有野理事、祝辞を松本教育長にいただいた後、着物・民族衣装の外国人など外国人ゲスト20数名に自己紹介を日本語でしていただきました。会食・歓談ではモンゴル出身のダイチンさんに乾杯の音頭をお願いし、それぞれのテーブルを囲んで楽しい会話が弾みました。ミニコンサート Part 1では神戸から招いた東町待合楽団にクリスマスソングやオリジナル曲を聞かせていただきました。また、ミニコンサート Part2では、昨年が続いてダイチンさんを招いて「モンゴルの民族音楽・ホーミー」を歌っていただきました。プレゼントタイムでは小物などのプレゼントを当てて喜ぶ姿が何度も見られました。最後に駆けつけていただいた葦本市長のあいさつの後、バンド演奏をバックに「White Christmas」を大合唱して、2時間半にわたるパーティーを終えました。

なお、着物の着付けは岩崎和子さん、お茶席の接待は中筋洋子さんのグループをお願いしました。ご協力とご参加ありがとうございました。



” The time has changed ”

Self Introductions in Japanese were done by many foreigners on the stage. Almost of them can make it fluently in Japanese not in their native languages.

1月23日 教育センター 中研修室

第3回国際理解講座

「ブラジル移民と『さんとす丸』の思い出」

元外国航路船長 川野 明氏



Former Captain Kawano talked about his meeting with Japanese emigrants from Kobe to Brazil on his ship "Santosu-Maru."

川野さんは昭和9年徳島生まれです。昭和27年(株)大阪商船へ入社、航海士として、後には船長として外国航路を往来されました。昭和64年に退職後も神戸海技専門学院講師として後輩の育成に携わり、今も、海技教育に関係されています。

今回は「さんとす丸」乗船時に会ったブラジル移民のみなさんとの出会いと別れを中心に、語っていただきました。テープ「蛍の光」をバックに語られたサントス港別れのシーンでは、ご本人も会場の私たちも感極まって涙しました。70名近いみなさんに参加いただきました。

私はおよそ40年間、外国航路の航海士と船長を務め、退職後も小型船舶操縦士免許取得のための講師として海に関わっています。すでに75歳になりますが、子どもの頃から好きであった海と船に関わる仕事を続けることができ、我ながら幸せ者だと感謝しています。それなりに充実した人生をプライドとともに生きて参りましたが、最近、気になることが出て参りました。

というのは、海に囲まれたわが国にとって重要であるはずの「海運」が、私たち国民の目線から見えかかっているのではないかということなのです。

その理由のひとつは、ふたつの商船大学が他の総合大学に併合されてしまったことです。今ひとつは、一時は2000隻もあった日本国籍外航船が、ついに100隻を切ったことです。多くの外航船が安い税金で済む「便宜置船」となり、日本の船でありながら外国籍です。外国人乗組員も増えています。

ここで、本題に入る前に船の話をしてください。

まず、船の大きさですが、タンカーに絞って話します。昭和25年頃から大量輸送時代が始まりました。タンカー

のトン数は、年とともに、10万トン、20万トンと巨大化し、昭和50年には48.5万トンとなりました。トン数といっても分かりにくいのでサイズでいいます。例えば、私が乗った最大の25万トンのタンカーですと、長さ330m、幅60m、深さ29mです。これに原油を満載すると喫水(船底から水面までの長さ)は20m以上になります。その後、昭和55年には56.5万トンタンカーができましたが、そのサイズは長さ460m、幅69m、深さ31m、満載時喫水は25m近くになります。

さらに言いたいのは、日本の年間原油輸入量です。それは約2億2千万トンですが、これを30万トンタンカーで運ぶと、約740隻分に相当します。東京ドームを升とすると30万トンタンカー3隻半で満杯になりますが、日本はこれを1日半で消費してしまいます。

次に、こんな巨大船の重大海難事故について話します。「ぼりばあ丸」「かりふおるにあ丸」「尾道丸」の例を取りあげてお話しします。偶然ですが、これら3隻とも3.4万トンの鉄鉱石、石炭専用船です。

「ぼりばあ丸」は、昭和44年1月、北太平洋で時化に遭い、その船体を真っ二つに折られました。すぐ、SOSを発し救命ボートを降ろそうとしましたが失敗しました。近くを航行中の「健島丸」が駆けつけましたが、55分後に沈没、2名を助けましたが、船長以下31名は行方不明となりました。房総半島の南南東沖約1,500kmの海域でした。

「かりふおるにあ丸」は、昭和45年2月、同じ北太平洋海域で時化に遭い、6名が転落、大破、救命ボートの降下にも失敗しました。ニュージーランドの冷凍物運搬船は現場に急行し、船長以外の22名を救出しました。船長は部下たちが救助されたのを見届けると眼下の救命ボートに対して「危ないから離れなさい」と指示し、軽く手を振ってブリッジの中に入りました。その20分後、船は逆立ちするように沈没、救命ボートの乗組員たちは「キャプテン!!!」と叫び、泣きじゃくりながら見送りました。

「尾道丸」は、昭和55年12月30日、石炭を積んで日本へ向け航行中、ほぼ同じ北太平洋海域で時化に遭い、船体を折られ、救命ボートの降下にも失敗しました。付近を航行中の日本船「だんびあ丸」(5万トン)が救助に駆けつけました。実はこの「だんびあ丸」の尾崎船長は私の同級生です。彼は、現場に着くとすぐに尾道丸の北浜船長に「石炭を積んでいる貴船は、すぐには沈みません。時化が治まるまで待ってください。必ず全員救助しますから」と連絡しました。しかし、31日になっても時化は治まらず、1月1日元旦になって、やっと救助を決行、29名全員を救出しました。この場合も、北浜船長は退船を拒否しましたが、全員が無事であることを確認してやっとボートに乗ったということです。この、海難事故救助のニュースは全世界に広まりました。

外航船を預かる船長たちは、これだけの責任感と勇敢さを胸に、日本のため、大自然と闘いながら、今も7つの海を航海しています。

では、移民船の話をしていただきます。私が移民船乗組員として、多くの同胞をブラジルへ送ってから、すでに、40数年の月日が流れました。しかし、今でも当時のことを話したり思い出したりする度に、目頭が熱くなります。生まれ育った祖国を後に、未知の国へ旅立って行った彼らの心の内を知る者として、また、ブラジルのサントス港で涙ながらに別れた者として、どうしても寂しい気持ちが湧いてきます。日本からブラジルまでの、わずか40数日の共同生活でしたが、これほど深い信頼関係が生まれるのかと感慨に耽ります。そして、この瞬間も、彼らが日本の裏側、ブラジルのどこかで、元気で頑張っているのだろうかとか、さんとす丸のことを思い出してくれているのだろうかなどと、思うだけで涙が溢れそうになります。移民船乗組員として、移住の仕事ができたことは、今も私の誇りです。

まず、本題に入る前に、「ブラジル」についておさらいをしておきます。ブラジルの面積は日本の22.5倍、人口は1億9300万人、人口密度は1平方キロ当たり22人です。日本人が移民として彼の国に受け入れられたのは、「日本人は農業の神様」というブラジルでの見方があったからだそうです。ブラジル移民の始まりは、1908年(102年前)に、第1陣(約790名)が、笠戸丸でブラジルに渡ったのが始まりです。その後、戦争中の空白期間がありますが、昭和48年、最後の移民船「ぶらじる丸」まで、約50年にわたり移民事業が続き、約26万人の同胞が移住しました。

私が移民船「さんとす丸」に乗船したのは、昭和38年、39年、40年です。ブラジル移民真っ盛りの時代です。いずれの航海も満船状態で、月1隻ずつ、神戸から出航しました。当時、移民船としては、「さんとす丸」「ぶらじる丸」「りおでじゃねいろ丸」「あるぜんちな丸」などが就航しており、多いときには600人以上が乗船するように記憶しています。移民の形としては、戦後は呼び寄せ移民、花嫁移民などがありました。移住が決まれば、神戸にありました移民収容施設に、約1週間入り、そこで渡航手続き、語学研修、健康診断、ブラジルについての勉強などを修めて、いよいよ乗船するわけです。出航当日朝、乗船が始まり夕方には出航します。出航時間が近づくと、岸壁は見送りの人たちが溢れて立錐の余地もないほどになります。二度と会うこともないであろう肉親や友人との涙の別れ、二度と踏むことがないであろう生まれ育った祖国との別れです。乗組員ももらい泣きするこの場面は、生涯私の脳裏から離れないでしょう。先が見えないほどのテープが舞う中で、お互いに手を振り名前を呼び合う姿は涙なしには見られませんでした。

出航後、しばらくは身の回りの片付けや船酔いなどもあり、乗組員との交流が始まるのは2.3日後となります。移民のみなさんは、生まれ育った祖国を後にして、遥か日本の裏側、未知の国へ向かう訳ですから、その心中は期待よりも不安で大きく揺れていたことでしょう。そんな中で、「みなさんに不安を与えるような言動はしないよう」が、船長の至上命令であったように記憶していま

す。日本を離れてからブラジルまでの航海中、「移民船三大行事」として演芸会、運動会、赤道祭の催しがあります。2.3日も経つと個人的な付き合いも始まり、少しずつ親しみが湧いてくることになります。

私にも、今も忘れることのできない一人の青年との交流がありました。今日は、その青年にスポットを当てて、お話をさせていただきます。彼を仮にK君としておきます。当時、私は二等航海士でしたので、正午前に船橋(ブリッジ)に上がり、航海当直をしていました。一人の青年が船橋にきて、「中を見せてください」と声を掛けてきました。私より5.6歳下の青年でした。「どうぞ」とコーヒーをだして雑談を交わしました。今でいうイケメンで、非常に礼儀正しい青年でした。そのうちに意気投合して、彼は毎日のように訪ねてくるようになりました。このK君は、東京農業大学を卒業したばかりで、家庭事情のために、単身でブラジルへ渡るとのことでした。ある日、自分の部屋に招いて酒を酌み交わしていた時、K君は突然、思わぬことを口にしたのです。「船員さんたちは、僕らを大事にしてくれますが、所詮、われわれは棄民(キミン)ですよ」と。私は愕然としました。乗組員なら誰も知っている言葉ですが、直接、移民のみなさんから聞くとは夢にも思わなかった言葉でした。

しかし、私は今も「あれはキミンと言われてもしかたがない」と思っています。「国からうまいことを言われて出てきたけれど、そういいながら、もうすでにわが身はブラジルへ向かっている」という複雑な気持ちがあったのではと思いました。それが、キミンということばになって出てきたとき、なんとも、やりきれない気持ちになったことを覚えています。後は、励ますしかありませんでした。

さて、神戸を出て13日目、ロスアンゼルス港に入港します。しかし、ここではトラブル防止のため移民のみなさんは上陸禁止です。みなさんの不満顔が思い出されます。ロスを出ると、一路、パナマへ南下するわけですが、北太平洋と違いメキシコ沿岸はめったに時化することもなく平穏な航海が続きます。この間に行なわれるのが、運動会、盆踊り、演芸会など、お客さん中心で盛大に行なわれます。これからパナマ運河通航までが、彼ら、移民のみなさんにとって、もっとも心に残る日々であったろうと思います。中でも、パナマ運河を通行する日は、朝からデッキ上をウロウロ、初めて見る光景に歓声をあげ、それはもう大変でした。私は、このパナマ運河通行が、彼らにとって最大の行事ではなかったかと思っています。彼らが、なぜ、そんなに興奮するのか。ここで、パナマ運河の構造について簡単にお話しします。

- 1 太平洋、大西洋からの高低差約26mです。
- 2 3段のロックによって、動力を使わず水の力だけで上下する仕組みになっています。(図で説明)
- 3 水路は全長約80km 最小幅192m
- 4 時間は朝一番に入ると大西洋に抜けるのは、夕方通過後は大西洋側のクリストバルという港に寄り、食料、水、燃料を補給した後、ブラジルへ向け静かな航海が始

まります。この一日はみなさんにとって、まさにお祭り騒ぎの一日です。あっという間に上り下りする海面、反対方向から進んで来る他の船。大型客船でもすれ違えば大歓声です。相手船と互いに手を振り、声を掛け合い忘れられない一日だったと思います。K君もはしゃいでいました。こうして、パナマ運河を通過すると、後は南米東岸の2,3港に寄港し、ブラジルへ向かいますが、5日ほどで赤道通過となります。

この航海最後の行事として「赤道祭り」が行なわれます。「赤道祭り」とは、いろんな説がありますが、北半球から南半球へ通過するときに、北半球の北海神から南半球の南海神へ通行許可の鍵を渡し、その通航を許可するという意味があるようです。(仮装行列)ブラジル移民船の最後の行事ですが、これも船客中心となり、盛大な仮装大会となります。船客の中から一番の美人を選んで女王に祭りあげ、船長が魔王に扮して頭から海水の洗礼を受けたりします。一日中大騒ぎ、移民のみなさんは、後のことなど忘れてしまうような騒ぎとなります。私の親友K君も赤鬼が、青鬼に扮して頑張っていました。

赤道祭りが終わるとブラジルまで後わずかです。この頃から、みなさんの口数がだんだん少なくなってきます。彼らの心境の変化がよく分かるだけに私たち乗組員にとっても辛い時期となります。先程、移民にはいろいろな形があると申しあげましたが、近親者よりの呼び寄せ移民は最高です。それに反して、行く先さえ不明で、とりあえず行ってからという人も中にはありました。(一時収容施設に入る)彼らの上陸地、サントス港に着く前日、リオデジャネイロに入ります。ここからサントスまでは一晩の航海となりますが、ここで一般乗客として、怪しげな男数人が乗り込んできます。料金を払っての客ですから断わるわけにはいきません。彼らの目当ては、先程お話しした行き先のはっきりしていない移民です。ことば巧みに誘ういわば人買いみたいな連中で、私たち乗組員も彼らには警戒していました。実際、こういう連中に騙されて酷い目に合った人もいたといわれています。

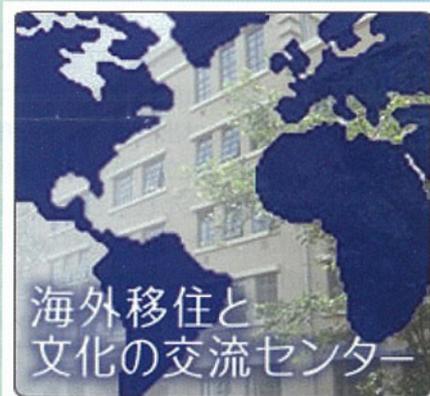
日本を離れて40数日目、彼らにとっての新天地ブラジル、サントス港に入港となります。早朝の着岸後、入国審査などに時間を要し、移民のみなさんが下船するのは午後になります。「蛍の光」のもの悲しい曲が流れる中、ブラジルの大地に第一歩を踏み出す移民のみなさんとの別れ、本当に忘れることができません。男も女も握手を交わし、時にはしっかりと抱き合い、「頑張れよ。病気をするなよ」「一花咲かせて、また日本に帰ってこいよ」。まさに涙、涙の別れでありました。日本での別れでは家族や友人がいましたが、ここでは40数日間ともに暮らした乗組員だけが見送る側です。私は日本を離れるとき、また、ブラジルで彼らを見送るときに流された「蛍の光」を聞くと、今でも、あのときのことがハッキリと思い出されて目頭が熱くなります。

K君は元気であるだろうか。元気でいればもう70歳になるはずですが。彼とは、さんとす丸下船後もしばらく音信がりましたが、やがて、途絶えてしまい、今では

まったく分かりません。時々、思い出すと涙がでます。今も、この瞬間もブラジルで多くの同胞たちが暮らしています。K君との別れのとき2,3歩進んでは振り返り、また、2,3歩進んでは振り返り、最後に倉庫の向うに回るとき、深々と頭を下げて目を拭いながら消えてゆきました。何か大声で叫んでいたようにも思いますが、私には聞こえませんでした。本当にいい青年でした。今でも、「只今、帰りました」と電話でも掛けてこないかなと考えたりしています。

2008年はブラジル移民100周年の記念行事が行われました。NHKでは「ハルとナツ」というドラマを放映しましたから、会場のみなさんもご覧になったのではないかと思います。また、何年前か、東京のある大学の学生たちが「ブラジル移民の足跡をたどる」と称して、ブラジル・サントスを起点に移民のみなさんの歩んだ道をたどり、レポートをまとめました。その一節を紹介して私の話を終わらせていただきます。その一節とは、「私たち日本人は、移民としてブラジルに渡った20数万人の人たちのことをもっともっと知らなければなりません。そして、彼らのことを決して忘れてはならない。」

ご清聴ありがとうございました。



この建物は、1928年(昭和3年)に「国立移民収容所」として建てられ、ブラジルなどの中南米諸国へ25万人を送り出しました。川野さんの話に出てくる施設はこの建物です。

アクセス：三宮から市バス⑦系統乗車
山本通3丁目バス停下車・北西へ徒歩3分