

研究ノート

文芸作品にみる日本海運報国団員の戦時意識 —和歌・俳句・川柳の分析—

後藤 康行

1 はじめに

筆者は本誌第11号で、和歌・俳句・川柳にみる通信報国団員の戦時意識を考察した⁽¹⁾。この考察により、文芸と率直に向き合う通信報国団員の姿勢が浮かび上がった。それは、日中戦争以降の戦時を、日常として懸命に過ごす当時の通信職員の生き方を示すものであった。本稿は、この本誌第11号の前稿を踏まえた上で、日本海運報国団員の文芸作品に焦点を当てる。

日本海運報国団と通信報国団に、直接のつながりはない。ただ、どちらも「報国の実を挙げる」ために業界の「協同」を謳ったという点では、同質の組織といえる⁽²⁾。また、海運行政は通信省が担い、日本海運報国団の誕生に通信省は関係している。両団は、「根を同じくした親類」といっても差し支えないだろう。日本海運報国団員が作成した和歌・俳句・川柳を分析することで、通信報国団員との作風の違いや共通性などがあるのか、前稿だけではみえてこなかった戦時を生きる人々の意識を浮かび上がらせることが本稿の目的である。

郵政博物館には、日本海運報国団に直接結びつく史料として、同団が通信省とともに作成した『海の記念日に当つて』（日本海運報国団、1941年）が収蔵されている。これは、1941（昭和16）年に7月20日が「海の記念日」と制定されることになった由来と、国家における海運の使命を解説したものである⁽³⁾。

戦時下の国家と海運を考える上で、同書が貴重なのは間違いないが、本稿の目的と直接結びつくものではないので、参考程度の利用にとどめた。本稿では、国立国会図書館に所蔵されている文献を主に使用する。同館には、日本海運報国団の機関誌である『海運報国』（月刊）のほか、関連する文献が所蔵されている⁽⁴⁾。団員たちの文芸作品は、『海

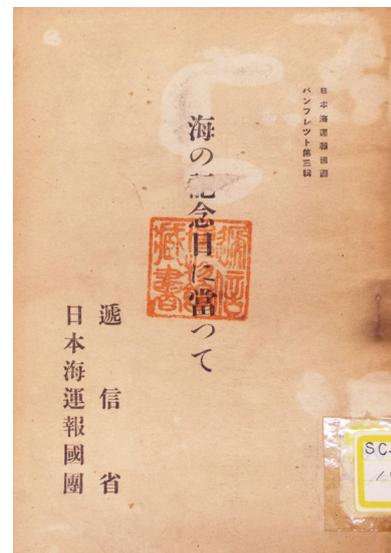


図 『海の記念日に当つて』表紙

- 1 拙稿「文芸作品にみる通信報国団員の戦時意識—和歌・俳句・川柳の分析—」（『郵政博物館 研究紀要』第11号、2020年3月）。
- 2 「海運報国の実を挙げ国防国家体制の確立を図る」ことを目的として掲げた日本海運報国団の規約第1条には、この目的達成の前提として「全海運産業人」の「和衷協同」があると規定されている（日本海運報国団編集発行『日本海運報国団早わかり』1941年、35頁）。通信報国団の規約第1条にも、「通信部内全職員ノ和衷協同」により「通信報国ノ実ヲ挙グル」ことが目的として掲げられている（拙稿「戦時下の通信職員組織・通信報国団に関する基礎的研究」『郵政博物館 研究紀要』第5号、2014年3月）。
- 3 「海の記念日」は、1876（明治9）年7月20日、明治天皇が明治丸に乗船して東北巡幸から帰ってきたことに由来する（日本海運報国団、通信省『海の記念日に当つて』日本海運報国団、1941年、1頁）。

運報国』に掲載されている。史料の引用に際しては、仮名遣いはそのままとしたが、旧字体は新字体に改めた。同様に、引用記事のタイトルや執筆者の氏名なども、旧字体は新字体に改めた。

② 日本海運報国団について

本稿は、日本海運報国団員が作成した和歌・俳句・川柳を分析するものであり、同団の組織構成や事業内容などに焦点を当てるものではない。これら日本海運報国団の全体像を示す事柄については、別の機会に考察するので、ここでは先行研究と概要のみを述べておく。

(1) 先行研究

逓信省の通史である『逓信事業史』のなかで、海運行政を担った管船局について取り上げている『逓信事業史 第六巻 電気・電気試験・管船・灯台』（逓信協会、1941年）には、日本海運報国団についての記述はない。これは、日本海運報国団が創設されたのが1940（昭和15）年11月（9日に設立、22日に結成式）のことで⁽⁵⁾、同書の範囲外の時期であったためであろう。

同書の続編で、海運について記されている郵政省編『統逓信事業史 第一巻 総説』（財団法人前島会、1963年）には、16行と少量ではあるが、「日本海運報国団の結成」という項目が設けられている。ここでは、時局に応じて誕生することになった日本海運報国団は、「官労使一体」を目指すものであり、特に「全海運産業人」の「協力一致」により「国防国家体制の確立」を目的としていたと紹介されている。この目的のため、「海運報国精神の高揚」を図るほか、海員の寮や診療所などの福利厚生施設の運営が行われていたことなども述べられている⁽⁶⁾。

大政翼賛会や、同会傘下の団体の概説史である下中弥三郎編『翼賛国民運動史』（翼賛運動史刊行会、1954年）では、大日本産業報国会や農業報国会などと並び、傘下団体の1つとして「日本海運報国団史」が1つの章を設けて論じられている。これをみると、設立経緯や目的、船員の錬成や福利厚生のための事業内容、支団や班の設置といった組織的な広がりなど、日本海運報国団に関する要点が確認できる。支団は地方組織であり、班は海運業者単位に設置されたものである。1942（昭和17）年6月に大政翼賛会の傘下団体となるが、これにより逓信省と切り離されたわけではなく、組織の性質に抜本的な変化が生じたものでもない⁽⁷⁾。

日本海運報国団の厚生課長であった西巻敏雄の『海上労働運動史』（日本海洋協会、1949年）では、日本海運報国団の「運動が失敗に帰した」と述べられている。それは、「指導部」の姿勢が「船員大衆」の「経験」に基づかない「独善的」なものであったからだという⁽⁸⁾。事業内容を細かく分析したものではなく、「指導部」の具体的な姿もわからないので、やや抽象的な指摘ともいえるが、当事者の意見であり、日本海運報国団への1つの評価を示したものといえる。

戦後に誕生した全日本海員組合（1945年10月結成）の機関誌である『海員』（月刊）には、「海

4 日本海運報国団の機関誌『海運報国』の第2巻第1号（1942年1月）から第4巻第9号（1944年11月）までが、国立国会図書館に所蔵されている。

5 前掲日本海運報国団編集発行『日本海運報国団早わかり』16～19頁。

6 郵政省編『統逓信事業史 第一巻 総説』財団法人前島会、1963年、480～481頁。同じく郵政省編の『戦時海事行政史』（財団法人日本海事振興会、1963年）には、この『統逓信事業史』と同様の「日本海運報国団の結成」が掲載されている（68～69頁）。

7 下中弥三郎編『翼賛国民運動史』翼賛運動史刊行会、1954年、1015～1035頁。

8 西巻敏雄『海上労働運動史』日本海洋協会、1949年、137～142頁。同書には、1957年版（全日本海員組合）と1969年版（海文堂出版）もある。

事ジャーナリスト」の小島敦夫による「第二次世界大戦 戦時下の船員生活 〈第二回〉海運報国団の結成と活動」が掲載されている⁽⁹⁾。ここでは、船員の教育や技能向上に関する事業のほか、船員宿泊施設を管理する福利厚生事業、船用米など物資の配給事業を行うことが日本海運報国団の「組織的な実態」と指摘されている。連載のなかの1回で、分量的には4頁とそれほど多くないが、日本海運報国団を正面から取り上げた「唯一」といえる論説であり、その誕生から終焉（1945年10月に解散が決定し、翌年2月に事業終了）までの流れが述べられた貴重な研究といえる。

(2) 概要

戦前期の日本の海運界には、船主の日本船主協会、国家資格を有する船員（航海士、機関士、通信士など）の海員協会、国家資格を有さない船員（水夫、甲板倉庫番、補助機関番など）の日本海員組合があった⁽¹⁰⁾。日中戦争が始まり、社会で国民精神総動員が叫ばれるようになった1938（昭和13）年3月、この3つの団体は、通信大臣（当時は永井柳太郎）を名誉会長とする海上国民精神総動員連盟を結成した。さらに同年10月、海員協会と日本海員組合は、皇国海員同盟を結成した。この連盟と同盟は、どちらも何か具体的な活動をしたということはないが、「日本精神の発揚」「時局に対する認識の徹底」「産業報国の完璧を期す」などと謳い、後の日本海運報国団結成につながる動きだったといえる⁽¹¹⁾。

1940年8月には、通信省の打診を受け、海運業界は業者や船員を「一丸」とする新たな組織を作ることに賛同する。その結果、日本海員組合は同年9月末に、海員協会は11月末に解散した。この解散前の9月17日には、通信省に日本海運協会（日本船主協会が同年5月に改組）の大谷登理理事長（日本郵船社長）ほか船主34人が集まり、さらには陸軍・海軍・内務・厚生各省と企画院の関係官も加わって、新組織結成の話し合いが行われた。そして、その後は何度か事務方の会合を重ね、11月9日に日本海運報国団の設立となった⁽¹²⁾。

この設立経緯をみると、海運業界は特に抵抗なく、日本海運報国団の設立に向かっている。日本の海運業は、第一次世界大戦後の不況以降、政府からの補助を受けることで業界を立ち直らせた過去がある⁽¹³⁾。政府との距離感は、そもそも近かったといえる。

日中戦争に入り、政府が輸送の円滑化という観点から、「海運統制」に動き出そうとすると、大阪商船社長の村田省蔵が業界をまとめ上げ、運賃の抑制に協力した。時局が進み、もはや業界の協力だけでなく、海運の「国家管理」体制の構築が必要ということになると、村田省蔵は通信大臣（第二次近衛文麿内閣）となり、輸送のための配船の管理や運賃の公定を決定する⁽¹⁴⁾。この大阪商船出身の村田通相のもとで、日本海運報国団の誕生となっている。「統制」、そして「管理」と、国家の海運業への関与が図られるなか、その流れに海運業界として適応する以上、

9 小島敦夫「第二次世界大戦 戦時下の船員生活 〈第二回〉海運報国団の結成と活動」（『海員』第46巻第9号、1994年9月）。小島のこの連載は、第46巻第8号（1994年8月）から第47巻第1号（1995年1月）までの全6回である。

10 前掲郵政省編『続通信事業史 第一巻 総説』480頁、藤丸徹著・赤塚宏一校閲『日本の船員と海運のあゆみ—戦後復興からグローバル経済下の船員社会—』成山堂書店、2021年、4頁、17頁、畝川鎮夫『少年海国読本』海事彙報社、1941年、80～86頁（同書は郵政博物館収蔵）。

11 前掲郵政省編『続通信事業史 第一巻 総説』480頁、前掲小島「海運報国団の結成と活動」、前掲下中編『翼賛国民運動史』1018～1020頁。

12 前掲下中編『翼賛国民運動史』1021～1024頁、前掲日本海運報国団編集発行『日本海運報国団早わかり』12～16頁。

13 寺谷武明『海運業と海軍』日本経済新聞社、1981年、7～39頁。

14 同前41～58頁。

「和衷協同」して「海運報国の実」を挙げることを掲げた組織結成に動くのは、海運業界にとって必然的なことだったのだろう。

なお、大阪商船とともに海運業界を牽引する日本郵船には、1939（昭和14）年1月に社員全員を会員とする郵船海運報国会が誕生している⁽¹⁵⁾。この報国会の規約第1条では、「和衷協同以テ海運報国ノ実ヲ挙クル」ことが目的として掲げられ、規約第5条では、会員の修養や慰安を図るための事業を行うことなどが掲げられている⁽¹⁶⁾。また、報国会の機関誌は『海運報国』（月刊）である。このように、後に誕生する日本海運報国団と重なる部分が多いことから、小島敦夫は「郵船が海運界の先導役をつとめた感も強い」と指摘している⁽¹⁷⁾。郵船海運報国会のような海運業社内の報国組織は、日本海運報国団の誕生からしばらくして、報国団の班という扱いになった⁽¹⁸⁾。

日本海運報国団の形式上の代表である総長に就任したのは、逓信大臣の村田省蔵である。そして、総長のもと、同団の実質的な代表となる理事長には、元大阪商船副社長の太田丙子郎が就任した。以下、理事には逓信省管船局、陸軍省整備局、海軍省軍務局、内務省警保局、厚生省労働局など関係部署の局長と、日本郵船社長の大谷登や大阪商船社長の岡田永太郎など、海運各社の首脳が就任した⁽¹⁹⁾。

1942年6月より、日本海運報国団は大政翼賛会の傘下団体となった。前述したように、これにより組織の性質に抜本的な変化が生じたということはない。ただ、機構には若干の変化があり、代表として団長が新設され、海軍中將の原清が就任した。理事長は、団長の補佐および代理となり、元大阪商船専務の宮田武太郎が就任した⁽²⁰⁾。この機構変更が行われた当初、逓信大臣（当時は海軍中將の寺島健）は日本海運報国団の総裁となることが発表されていた⁽²¹⁾。ただ、大政翼賛会の傘下団体となり、形式上は同会の監督下に入ったことが日本海運報国団内で考慮され、この総裁職はなくなった⁽²²⁾。

団長が原になったのは、当時の原が海務院長官だったからである。1941年12月19日、逓信省の外局として海務院が設立され、海運行政の担い手が逓信省管船局から移された。この移管は、海運行政の主導権をめぐる逓信省と海軍のせめぎ合いの結果であり、海務院の長官には原が、次長には逓信省管船局長の安田丈助が就任した⁽²³⁾。このせめぎ合いが、日本海運報国団の首脳人事にも影響し、原団長の誕生となったのであろう。なお、理事の陣容は、関係部局や海運各社の首脳陣で占める（安田も理事になっている）という構図は変わっていないので⁽²⁴⁾、海軍中將で海務院長官の原が団長になったからといって、日本海運報国団に対して海軍の干渉が進められたということではない。

15 日本郵船株式会社編纂発行『日本郵船七十年史』1956年、727頁。

16 産業報国聯盟『業種別産業報国会規約事例集』産業報国聯盟、1939年、340～341頁。

17 前掲小島「海運報国団の結成と活動」。

18 前掲下中編『翼賛国民運動史』1028～1029頁、「海運報国団の改組」（『労働時報』第19巻第5号、1942年5月）。

19 前掲日本海運報国団編集発行『日本海運報国団早わかり』16～22頁、32～33頁、財団法人日本経営史研究所編『創業百年史資料』大阪商船三井船舶株式会社、1985年、36頁。

20 「日本海運報国団役員」（『海運報国』第2巻第7号、1942年7月）、日本海運報国団『昭和十七年度事業概要』1943年、14頁（同書は筆者所蔵）。

21 前掲「日本海運報国団役員」、「海運報国運動」ここに強力に再出発す!!」（『海運報国』第2巻第6号、1942年6月）。

22 前掲日本海運報国団『昭和十七年度事業概要』9頁、14頁。

23 前掲寺谷『海運業と海軍』75～78頁、窪田孝司「甲斐源氏安田義定と安田丈助翁について（中）」（『通信協会雑誌』935号、1989年4月）。

24 前掲「日本海運報国団役員」。

1943(昭和18)年11月、通信省と鉄道省が合併し、運輸通信省となり、海務院が同省に吸収されてからは、海務院の業務を引き継いだ同省の海務総局長官が団長となった。このときの長官は、海軍中将の妹尾知之である。理事長は、宮田が続けた⁽²⁵⁾。

団員の正確な数は不明である。1942年末の時点で、海運業者113社が日本海運報国団の班に編成されていたが、317社は未編成だった。1944(昭和19)年3月末時点では、班に編成された数は272社に伸びていた⁽²⁶⁾。海運界の「協同」を掲げ、全ての海員を団員とすることを目指し、実際にその数は伸びていたが、海運界を完全に網羅したということではなかったようだ。参考の数字だが、前出の海員協会は解散時点で会員1万7488人、日本海員組合は組合員12万8781人であった⁽²⁷⁾。この全員が団員となったということではないにしても、編成された班の数を考えれば、団員数もそれなりの人数に達していたとみてよいだろう。

行われた事業は、団員のための宿泊所や休憩所の運営、海員養成のための学校の運営などである。函館・小樽・東京・横浜・名古屋・大阪・門司・長崎・佐世保など、全国各地に宿泊所は設置され、学校も小樽・東京・横浜・神戸・広島などに設置されていた⁽²⁸⁾。また、団員のための物資の配給や、各種援護運動、錬成事業なども行われた⁽²⁹⁾。戦時中には、国家が海運業者を管理するべく船舶運営会も組織されていたが、こちらは運航の円滑化を目指したものであり、日本海運報国団は、団員の福利厚生や養成・錬成が主な事業であった⁽³⁰⁾。

3 和歌の分析

日本海運報国団の機関誌である『海運報国』には「海報歌壇」が設けられており、そこに団員投稿の和歌が毎月掲載された。掲載作品の選者は、歌人の斎藤瀏である⁽³¹⁾。団員からの投稿は、常時受け付けていた。投稿先は『海運報国』の「編輯室」で、当初は芝浦にあり、後に日本橋に移った⁽³²⁾。投稿はハガキで、1回の投稿につき3首以内であった⁽³³⁾。投稿数は不明である。毎号、作品の掲載数は不定で、多いときは50首ほど、少ないときは20首にも満たなかつ

-
- 25 前掲寺谷『海運業と海軍』105頁、日本海事振興会日本海事新聞発行事務局『海事団体要覧 昭和十九年版』亜細亜書房、1944年、120頁。
- 26 前掲下中編『翼賛国民運動史』1030頁。
- 27 西巻敏雄『海上労働運動史』海文堂出版、1969年、78頁。
- 28 前掲下中編『翼賛国民運動史』1031～1034頁。
- 29 前掲小島「海運報国団の結成と活動」、前掲日本海運報国団『昭和十七年度事業概要』46～78頁。
- 30 1942年4月1日設立の船舶運営会については、前掲寺谷『海運業と海軍』78～89頁、梶尾良太「戦時体制下における日本の海運業と統制——一九三七年～一九四二年——」(『北大史学』59号、2019年11月)を参照されたい。
- 31 陸軍大学校を卒業した軍人としての経歴をもつ斎藤瀏は、文芸界の大物である歌人の佐佐木信綱の教えを受け、昭和の戦時中に活躍した歌人であった(日本近代文学館編『日本近代文学大事典 第二巻』講談社、1977年、79頁)。なお、郵船海運報国会の『海運報国』には「郵船歌壇」が設けられており、その選者は佐佐木であった。
- 32 「投稿案内」(『海運報国』第2巻第1号、1942年1月)、「編輯後記」(『海運報国』第2巻第9号、1942年9月)。
- 33 前掲「投稿案内」(『海運報国』第2巻第1号)。後に1回の投稿数の制限はなくなるものの(「読者文芸募集」『海運報国』第4巻第8号、1944年10月)、物資不足のなか、直後の1944年11月号をもって『海運報国』は発行終了となった(前掲小島「海運報国団の結成と活動」)。11月号に発行終了の通知は何もないので、結果として最終号になった形である。なお、1944年の『海運報国』は、4月と5月、6月と7月が合併号となった関係で、以後の奥付の表記の把握には注意が必要である。4月・5月合併号は第4巻第5号、6月・7月合併号は同第7号、続く8月号は同第8号と表記されるも、続く9月号で再び同第7号となり、10月号は同第8号、11月号は同第9号となった。8月号までは発行月に合わせた号数だったものを、9月号からは発行回数に合わせた号数に改めたのだろう。以下、紛らわしいので、1944年発行号は、巻号ではなく発行月号で表記する。

た。機関誌発行の継続が困難になっていく1944年は、掲載数が20首前後となり、4月・5月および6月・7月の合併号と、最終号となった11月号には、「海報歌壇」が設けられなかった。

選者の斎藤は、投稿作品に対して添削を行っている。それが毎号なのか、また掲載作品の全てに対してなのかは不明だが、作品によっては、その言葉の全てを作者が生み出したとはいいい切れないものもある。そのため、「海報歌壇」の作品と、日本海運報国団員の意識を結びつけるのは適切でないという意見はあり得るだろう。ただ、掲載作品には作者名（実名ないし号）や、作者が乗船する船名などが明記されており、作者が特定できる状態にあった。その状態で、斎藤が作者の意図を無視するような添削をするとは考えにくい。あくまでも歌人として、その作品の良さを引き出すための添削を行ったと考えるのが自然である。それゆえに、本稿では「海報歌壇」の作品と、日本海運報国団員の意識を結びつけるのは問題ないと考えている。なお、斎藤は、掲載作品に優劣の評価をつけているが、ここでは作品そのものにそくして内容を読み取ってみたい。

それでは、和歌の分析を行っていく。まず、第2巻第1号（1942年1月）掲載作品のなかから、斎藤に「佳作」と評価されたものを紹介する。

硝子戸の隙間より入るこな雪の火にかざす手のふりかゝりつゝ	第一雲海丸 森田六一
大空の青きをすべて吸へる如紫紺の海は輝きて有り	興津丸 鈴木歳雄
号令に汐散る櫂を押し立てゝ仰けば明し山のもみぢば	乾坤丸 宮崎旅栖

3首とも、自然の情景がきれいに描かれ、且つその自然と詠み手との距離感が適度に感じられる。同号の「選後」として、斎藤は「投稿者中には今から歌を始めた方もある」と述べているが、「佳作」に選ばれた3人は、すでに詠み慣れていたのかもしれない。

大なる歴史と国の興亡と負ひて月夜を輸送船団征く	第二南海丸 血緋呂
船内に楽しき家を夢に見る我が子の笑顔眼にぞ浮ぶも	大海丸 山川清志
すめらぎの御稜威かしこみわたつ海にいざやゆきなむみ民われらは	江原丸 五百枝

この3首は「佳作」ではないが、海員らしさや時代性がわかりやすく読み取れる。その平易性からすると、斎藤のいう「歌を始めた方」たちの作品であろうか。「選後」のなかで斎藤は、「一年生からさう上手に出来る筈はない」と、現実的な意見を述べた一方で、「恐れること憚ることはありません」とも述べている。添削して作品の優劣をつけながらも、初心者には特に技量を求めないことで、斎藤は団員の文芸意欲が低下しないように努めていたといえよう。

第2巻第3号（1942年3月）には、斎藤が「秀逸」と評価した作品が掲載されている。次の3首は、その「秀逸」作品である。

元朝の真日くれなゐにのほ来るそのいつかしき磯にたつかも	室戸丸 吉良川昌義
厳しくわが魂をうつ如し南の洋によする磯波	歎祥丸 浜岡織繁
大君の御楯となりて碎けにしわが弟よほこりたまへや	第三弓張丸 松井春男

季節性、海とのつながり、時代性など、3首とも自らの作品の特性を明確に表現している。同号の「選後に」において、斎藤は「立派な海洋短歌を産んで欲しい」と述べた。海員の「生活が特殊」であり、その生活のなかにいる海員の「自分の心」を表現することで「海洋短歌は

燦然と輝く」とも斎藤は述べているので、上掲の3首は、この斎藤の考えに合致したというところであろう。

第2巻第4号(1942年4月)では、「海洋短歌」といえる次のような作品が掲載されている。

大君にこの身捧げて船乗吾皇国の兵に劣らざるべし	松山丸 松本清吉
流水を縫ひつゝ進む我船の甲板に清く春の日の射す	昌宝丸 大倉謙吾
久かたに帰る父なり子を呼ばば暫し恥らひ戸のかげに立つ	姫高丸 土屋竹次郎

3首とも、海員ならではの作品である。松本の作品は、「船乗」も兵士同様に戦っている意識が表されている。先に紹介した作品のなかにも、そのような意識が表されている歌があった。戦時に輸送を担う海員たちの率直な思いであろう。

続く第2巻第5号(1942年5月)では、斎藤が「選後」において、海員の普段の「奮闘」に「頭がおのづからさがる」と述べた上で、「詠出者はその作が如何に添削されてあるかに注意し、研究して欲しい」と、添削の重要性を示した。この斎藤の言葉の背景には、和歌に込められた団員たちの思いに応えようとしたことに加え、投稿数が増え、それに付随して初心者の歌が増えてきたことがあった。第2巻第7号(1942年7月)の「選後」で斎藤は、「応募歌が増して来たのはうれしい」と述べ、さらに「全く初めて短歌を作つたと思はれる人も少なくない」「この人の中には、短歌にならぬものもあつた」「批評するより、この添削加筆する方が、作者のためになると思つた」とも述べている。前述したように、実際の投稿数は不明だが、この頃には団員の間で「海報歌壇」が定着し、歌を詠んでみようとする団員が増えていたのだろう。

以下に、いくつかわかりやすい内容の作品を挙げた。

ありがたや日出ずる国に生れ来し男がひあり海の子となりて	巖島丸 横山勇次郎
誇り居し米主力艦砕け去りハワイ洋上神風すがし	第五米丸 門田良吉
空晴れて港は近し新妻へやる土産の包又開き見る	宜昌丸 岡本孝
同じ郷里生死をともにと波の上にかたく誓ひしわれに友あり	志摩丸 岡崎太郎
吾始めて北極光見たりこれやこの海の子がもつ幸と云はまし	飯野海運産業 荒川熊之子

最初の2首は第2巻第5号と同第6号(1942年6月)、続く2首は同第7号、最後の1首は同第8号(1942年8月)掲載作品である。いわゆる「日本男児」や「海の男」としての誇り、戦争への視線、妻や友への思い、船乗りならではの経験など、様々な要素が表現されている。これらが初心者の手によるものかは判断できないが、「応募歌が増して来た」ことで、「海報歌壇」は多様な作品が掲載される状況にあったといえる。

この後、例外の月はあるものの、それまで20首から30首前後だった作品の掲載数は伸びていき、第2巻第12号(1942年12月)から第3巻第11号(1943年11月)まで、50首前後の掲載となる。掲載数だけでいえば、「海報歌壇」の最盛期といえよう。次に紹介するのは、その時期の作品の数々である。

敵出づる海近しとて操機長鏡に向ひ身装正しぬ	立山丸 皆川久
海の為生れし身なれば海の為死するに何か悔ぞあるべき	長陽丸 成海現児
元旦の船室飾る万国旗米英支那旗破つて捨てつる	立山丸 無名海員
心して行けと励ます我が父の顔面ぞ晴るる嬉しき出船	伏見丸 因正治

船底に軍馬ならびて静かなり糞おつる音の時に聞ゆる	東洋海運 小田平助
交代と起こしに来れどしばらくは深寝の僚友の顔をみまもる	白山丸 田中好
父と兄海に生命を棄てたるに我また航くなり母淋しからむ	親和丸 近藤善助
冬過ぎて春来るらし山肌の黒き中より青み初めたり	間宮丸 関鳴海
吾が文を諸手に持ちて振る吾子を妻は伝へつ愛しくもあるか	三峯丸 坂本局
今は唯何をか思ふ一筋に皇国に捧げん海の子の道	宝丸 松岡喜久雄
あまごかる母港の街の彼の店の少女も今は嫁ぎしならむ	神通丸 辻信一
戦ひは十年二十年続けども撃ちてし止まむ我は船人	千代田丸 水田正

第2巻第12号から第3巻第11号まで、順番に1首ずつ挙げた。挙げるにあたり、筆者のなかで基準は設けていないが、同じ詠み手の作品や、同じ情景が思い浮かぶ作品を繰り返すことは、なるべく避けた。この後の分析でも、まとめて作品を挙げる場合は、同様の理由でもって作品を選んでいく。

上掲の作品をみると、全般的に戦時という時代性や、海員らしさという特殊性を感じさせる内容となっている。先ほど、「海報歌壇」の定着について触れたが、同欄が定着したことで、詠み手の側に「立派な海洋短歌」を作るといった共通の認識が生まれていたと考えられよう。こうした共通の認識は、「海報歌壇」の特徴を浮かび上がらせる一方で、詠み手が定型的な作品に縮こまる可能性もある。斎藤は第3巻第3号（1943年3月）の「選後」で、「今月の出来は一般に少し劣つて居るやうに感じた」「と言つて誰でも初めからよい歌の出来るものではない」と、厳しめな感想を示している。詠み手の裾野が広がり、「海報歌壇」が定着したからといって、そこでとどまるべきではないという、斎藤の叱咤激励であろう。

ただ、やはり裾野の広がりや、素晴らしい作品を生むことにつながっている。上掲の東洋海運の小田平助の作品は、リズムも言葉の選択も見事で、読んだ瞬間、自然と笑みがこぼれる出来映えである。白山丸の田中好の作品は、日常の海員間の情愛を巧みに表現している。どちらも、斎藤が「秀逸」と評価したものである。先ほどは掲載数から「海報歌壇」の最盛期と指摘したが、優劣どちらも含めた内容の充実度からみても、この時期は最盛期であった。

さて、本節のはじめの部分で述べたように、この時期を過ぎると、掲載数は月に20首前後、ないしは「海報歌壇」自体が掲載されない月も出てくる。『海運報国』は、毎号全100頁前後が通例だったが、第3巻第11号は全84頁となった。そして、第3巻第12号（1943年12月）も全84頁だったが、その「編輯後記」では、この頁数が維持できるかは「遺憾ながら疑問である」と率直に述べられていた。

実際、1944年に入ると、1月号が全64頁、2月号と3月号が全56頁と、頁数が減っていき、4月・5月および6月・7月の合併号に至っては、全8頁であった。その後、8月号は全32頁まで回復し、9月号から最後の11月号までは全48頁であった。この頁数減少の影響により、「海報歌壇」はそれまで2頁だったものが1頁となったため、掲載数も減らさざるを得なかったのだろう。以下に挙げるのは、この減少期の作品の数々である。

中空のオリオン星座仰ぎつつ故郷のことなど想ひ出しぬ	正福汽船 高田静香
戦捷をき、海原航けば捧ぐる身の感激大いなり吾が誕生日	三峯丸 平田八十八
ゆれこぼれし手桶の水の薄氷ひて甲板につづく冬の日さぶし	三峯丸 山口金蔵
少しくは馴れしと今を母に告ぐ若き見習の筆たづたづし	よりひめ丸 南谷梅市
遭難は既にいくたび重ねれど生あるうちは断乎海征く	大峰丸 関野賢治

航海の無聊をいやす兵達は幼な児のごと輪投げに興ず
再びは帰るまじとて別れたる故山は既に遠くかすめる

昌平丸 宗実秋雪
日本海汽船 間野弥宗次

第3巻第12号から、「海報歌壇」がない合併号と最終号を除き、1首ずつ挙げた。故郷や家族への思い、日常のふとした一瞬、戦時の勇壮な意気などが詠われている。こうした作品をみると、掲載数が減ったからといって、作品の性質にまで変化が生じたとはいえないだろう。1944年8月号の「選後に」で、斎藤は「苛烈なる決戦に参ずる海員諸君の貴き一首一首、選む私は巧拙に関からず頭が自ら下る」と述べている。

以上、「海報歌壇」の作品をみてきた。時局を意識したと思われる作品は散見されるが、それよりも目立つのは、海とのつながり、海員らしさを表現した歌である。これは、詠み手を考えれば当然のことといえるが、選者の意向も影響していたと思われる。前述したように、斎藤は「立派な海洋短歌を産んで欲しい」と表明しており、1944年3月号の「選後に」においても、「海上生活、(中略)その生活が既に歌なり」と述べている。海員の生活そのものを「歌」と位置付けた選者の姿勢を受けながら、団員たちは自らの日常を表現した。筆者が先に分析した通信報国団員の和歌でも、通信職員の日常性は表現されていたが、日本海運報国団員の和歌は、より顕著に日常性が意識されたものであったといえよう。

4 俳句の分析

『海運報国』の俳句欄は「海報俳壇」で、選者は俳人の水原秋桜子である⁽³⁴⁾。投稿はハガキで、1回の投稿につき5句以内であった⁽³⁵⁾。「海報歌壇」同様、1944年10月号で投稿数の制限はなくなったものの、翌月の最終号には「海報俳壇」は設けられなかった。同年の合併号に「海報俳壇」がないのも、「海報歌壇」と同様である。投稿数は不明で、掲載数は月により多少の変動はあるものの、概ね20句から30句前後であった。「海報俳壇」は1頁で変わらないので、「海報歌壇」のように掲載数が減少する時期はない。

前節で紹介したように、「海報歌壇」の選者である斎藤瀏は、第2巻第1号の「選後」で「投稿者中には今から歌を始めた方もある」「一年生からさう上手に出来る筈はない」と、同欄が始まったばかりのように述べていた。筆者は確認できていないが、日本海運報国団の機関誌としての『海運報国』の創刊は1941年1月だといふ⁽³⁶⁾。斎藤の語りぶりからすると、創刊時点では「海報歌壇」はなかったのかもしれない。1942年8月発行の第2巻第8号の「編輯後記」には、「現在の体裁に改まつたのは昨年の九、十合併号から」とあるので、そのあたりから始まった可能性もある。「海報俳壇」は、第2巻第1号の「概評」で選者の水原が「第一回」と述べているので、この号より始まったと考えてよい。それでは、以下より団員の俳句の分析に入る。なお、斎藤同様、水原も添削は行っている。

まずは、第2巻第1号掲載の作品である。

34 医師であり、俳人でもある水原秋桜子は、師の高浜虚子と袂をわかち、俳壇に新たな流れを築いた一方で、季語や文語を用いる定型句を重視し続けた俳壇の重鎮であった(日本近代文学館編『日本近代文学大事典 第三巻』講談社、1977年、290～292頁)。郵船海運報国会の『海運報国』には「郵船俳壇」が設けられており、選者は俳人の志田素琴であった。

35 前掲「投稿案内」(『海運報国』第2巻第1号)。

36 前掲小島「海運報国団の結成と活動」。

寒風をはらみて過ぎし帆のきしり
秋晴の富士美しき沖を航く
夕立のはれし江岸の法師蟬

遼南丸 山崎力
サイパン丸 大吉斗膏
海隆丸 常盤美梅

自然の情景と海員らしさを含んだ作品である。「第一回」ということで、水原は「佳句も多くなかつた」と厳しめに評したが、同時に「回数を重ねるに従つて成績も向上することだらう」と期待も寄せている。次に、第2巻第2号（1942年2月）掲載の作品である。

船橋に立てばはるかに星流る
朝霧に常夏の鳥ぞ浮びたる

日昌丸 森翁
北隆丸 奈加祐輔

この2句は、同号の「概評」で水原が高く評価した作品である。その評価によると、森の句は、夏の季語である流れ星を使い、夏の涼しげな海洋の夜を表現し、奈加の句は、夜が明け、霧が晴れ、海の視界が開けたときの高揚感が表現されているという。「まだ二回目」で、「全体としての成績はあまりよくない」とも水原は述べているが、作品からは、団員が俳句の技術を向上させようとする姿勢が感じられる。

続く第2巻第3号では、水原の期待に応えた作品が並んだ。

春浅く暖流の藻と行きあへる
明月の風のさむさや北の海
消灯の船にも秋の来たりけり

沼津 織田嚶谷
東天丸 小杉吉次郎
浜口秋雲

3句とも、「選後に」のなかで水原は高く評価しており、特に織田の作品は、「海上に勤務する人でなくては発見出来ぬ題材をとらへ、それを美事に描き出してゐる」と絶賛した。織田にしても浜口にしても、名が俳号と思われるので、普段から詠み慣れていたのかもしれない。

第2巻第4号以降は、「海報俳壇」最後の1944年10月号に至るまで、例外の月はあるものの、団員の作品に対する水原の評価は概ね好評であった。第2巻第5号の「選後に」では「成績の次第に向上してゆくのは楽しみである」と、1944年8月号の「選後に」では「句数も多く（中略）諸君が一斉に油の乗りはじめた証拠」と述べており、水原は団員たちの毎月の努力を実感していた。以下に挙げるのは、その好評の時期である第2巻第4号から1944年10月号までの間に掲載された作品の数々である。やや多くなるが、発行の早い順に各号から1句ずつ挙げた。

吹雪来る海を見つめて舵をとる
渡り鳥力つきては船に落つ
鯉職なびけりけふの潮風に
卓の苺船室は風すずしけれ
黒南風の灘を海豚と競ひ航く
夜々に見る星座の移り秋近し
星月夜鳥賊釣る舟の二つ三つ
名月に船室は灯を消しにけり
激浪のすぎし名残や秋の海
結氷の月下海獣咆哮す

漢江丸 山田三不老
大国丸 正岡白兔
拓南丸 深野為夫
日本水産 盛田山桜桃
壱岐丸 立川軫
漢江丸 山田三良
白山丸 岩城忠郎
千山丸 山田紫雲子
北征丸 小玉政男
漢江丸 市川博康

初日の出航海日誌風と書く
鴨一羽たそがれてゐる海静か
仰ぎ見る忠霊塔や風光る
埠頭の夜しづかに更けて月おぼろ
氷海やあざらし数多逃げまどふ
常夏の国の四月はすぎにけり
入港や間近き山の花曇り
虫ひとつ船にも鳴けり月今宵
ふるさを霧笛鳴らして今朝過ぎぬ
驟雨晴れ椰子の木の間に白帆見ゆ
秋風に潮の香高く匂ひ来ぬ
昨日今日浪ゆるくして布団干す
海荒れてしぶくマストの注連飾
ひさかたに帰りし港春の雪
海風ぎて禽群れ遊ぶ春日かな
飛魚のとび立つ鱭の飛沫かな
たちまちに船をつゝめる夕立かな

高千穂丸 伊知地勝雄
日ノ出丸 柳川清彦
安宅丸 夏目人一路
蔵王山丸 斎藤至弘
桃川丸 佐藤迂堂
力行丸 大野二郎
日本汽船 小島正二
安宅丸 夏目人一路
新高丸 小野正夫
五陸丸 小西実
大同海運 久保秋守
宇洋丸 海野英雄
北洋丸 鈴木桑葉
飯野海運 越智賢
松運丸 本間野暮路
大智丸 上杉茂
盛安丸 斎藤至弘

以上の句をみると、第3巻第4号（1943年4月）掲載の「忠霊塔」が出てくる夏目の句は、ほかの句と趣が異なるように感じられる。戦時に詠まれている句なので、どの句にしても、そこに時代の厳しさや影、あるいは厳しい時代に明るさを灯そうとする気持ちを読み取ることは可能であろうが、そのなかでも夏目の句のみ、戦時という時代性が明快に表現されている。実は、こうした句は「海報俳壇」全体を通じても数は少ない⁽³⁷⁾。「海報歌壇」では、時代性を意識した作品は散見されたが、「海報俳壇」にその傾向はみられなかった。これは、先に分析した通信報国団員の事例と共通している。そのときの分析で紹介したが、当時の俳壇は、戦時であっても俳句という文芸の形を守ろうとした⁽³⁸⁾。その俳壇の重鎮で、定型句を重んじた水原が選者であれば、戦時という時代性よりも、日々の季節性を感じられる句が「海報俳壇」に並んだのは自然なことであった。

この定式化された「海報俳壇」の作品から、団員たちの意識を探り出すのは難しい。ただ、通信報国団員がそうであったように、定型を重んじ、当時の俳壇の傾向に沿った作品を生み出し続けた姿勢は、団員たちが俳句と真摯に向き合っていた証といえるだろう。

5 川柳の分析

『海運報国』の川柳欄は「海報川柳」で、選者は川上三太郎である。川上は、通信報国団員の川柳が掲載された『大通信』でも選者を務めており、当時の川柳界の大家であった。郵船海

37 夏目の句以外では、第3巻第9号（1943年9月）掲載の「敵近し五月闇なる静けさに 帝坤丸 市川博康」、第3巻第11号（1943年11月）掲載の「聖戦の武運祈りつ宮の萩 暁六一六八部隊 河井しづ緒」と「慰問文囀む兵士に月も出づ 爪哇派遣 原田実」、1944年9月号掲載の「青芝の海軍士官 眉若し 日産汽船 熊部かずえ」の4句のみ。河井と原田は出征中だが、それにより団員資格を失うという規定は、日本海運報国団の規約および同細則にはない（前掲日本海運報国団『昭和十七年度事業概要』13～22頁）。

38 執本龍「朝日新聞に見る戦時中の俳句」（『俳句文学館紀要』第14号、2006年12月）。

運報国会の『海運報国』では川柳欄が設けられておらず、日本海運報国団の『海運報国』で「海報川柳」が始まるのは第2巻第12号からである。川柳欄の創設にあたり、団員に投稿を呼びかける通知が第2巻第8号に出された⁽³⁹⁾。

投稿はハガキで、1回の投稿数に制限はなかった⁽⁴⁰⁾。「海報歌壇」「海報俳壇」同様、1944年の合併号と最終号には「海報川柳」は設けられていない。投稿数は不明で、掲載数は初めの頃は20句前後、第3巻第4号以降は30句前後であった。「海報俳壇」と同じく、「海報川柳」は1頁である。それでは、以下より団員の川柳の分析に入る。なお、川上も添削は行っている。

まずは、第2巻第12号掲載の作品である

共栄圏港々にコンチニハ	大和丸 三吉
米を積む鉄つむゴム積む油積む	豊国丸 大助
砲積みぬ船、魂が無二の武器	照宝丸 小林千勝

選者の川上は、同号掲載の「川柳欄開設に就いて」のなかで、団員たちに「荒つぽくてもよい。ゾンザイでも結構。」と述べ、団員たちが「純真に正直に」作ってくれることで、川柳欄を「清澄なる記録としたい」という希望を寄せた。上掲の作品が、これまで紹介してきた和歌や俳句よりも粗削りな印象を受けるのは、川柳ならではのということに加え、詠み手の「純真」さが表れているといえよう。

次に、第3巻第1号（1943年1月）掲載の作品である。

船沈み南海温く尿する	O・S・K 大助
初雪をむざむざ溶かすデツキ洗ひ	帝海丸 亀田健蔵
スクールで浄めて沖の初陽を拝み	大国丸 宗吾郎

ここでも川上は、「豪放」な作品が並んでいると「選後評言」で評価している。「O・S・K」（大阪商船のこと）の大助の作品は、このほかにも4句続く連作になっていて、そこでも「尿」が出てきたり、人を襲うとされる「鱻」が出てきたり、「鱻」は白いものが苦手だからと「犢鼻褌」（ふんどしのこと）が出てきたり、突拍子もない作品になっている⁽⁴¹⁾。それでも川上は、「斯うなると句の巧拙は問題ではない。ただひしひしと迫る力に気圧される」と評価した。

このように、いかなる作品でも受け入れるようにみえた川上だが、続く第3巻第2号（1943年2月）の「総評」で、「空想」ではなく「海や船上や、船室をうたふ方がよい」「少し位拙くとも本当の方がよい」と、軌道修正を図った。上掲の大助の句が「空想」だということではないが、「海報川柳」を続けていく以上、いつまでも荒っぽいだけでは発展がないと川上は考えたのだろう。

以下に挙げるのは、川上の軌道修正後の第3巻3号から1944年10月号までの間に掲載された作品の数々である。発行の早い順に各号から1句ずつ挙げた。

39 「投稿文芸について」（『海運報国』第2巻第8号、1942年8月）。

40 「投稿案内」（『海運報国』第3巻第8号、1943年8月）。『海運報国』第3巻第11号掲載の「読者文芸投稿案内」では、1回の投稿数は10句以内とされたが、翌月号掲載の「投稿案内」で、それは誤りであったかのように、制限なしに戻している。以後、制限なしが変わることはなかった。

41 ほかの4句は、「船沈み男度胸の尿する」「船沈み鱻避け流す犢鼻褌」「船沈み探海灯の海泳ぐ」「船沈み光と闇の海に生く」。

傘持たぬひと英霊の妻らしき	三峯丸 山口金蔵
久し振り帰郷の腕に子の重み	江晨丸 青波
悔ゆるなし遺髪は妻の朱の小笥	O・S・K 大助
風のやうに神様のやうに來た哨戒機	安宅丸 夏目人一路
入港日並べて愉し子の土産	第三弓張丸 多々良
初産に船に似たよな名をつける	千山丸 佐藤吉太郎
上陸へまだ新妻の遠慮がち	桃川丸 佐藤忠夫
捷報のラジオ嬉しく汗を拭く	白山丸 史六
学徒出陣、知らぬ校歌に歩調合はず	日本郵船 双川かづを
船安し船長の室に碁石の音	打出丸 高橋均
乗船に胸とどろかせ船仰ぐ	日本海汽船 土井夏次
体操も青空の下海の上	札幌丸 斉藤七海
男なら武夫とつけよ遺書の中	北洋丸 鈴木桑葉
船揺れてふと胎動の児を憶ふ	山下汽船 夏目人一路
見張り終へつけ合ふ煙草戦果聞く	安城丸 山田三良
妻に謝すわれも果報ぞ海に生く	名村汽船 青山青波

川柳欄が始まった当初にみられた粗削りな部分はだいぶ抜け、繊細さが感じられるようになった。結果的に「海報川柳」の最後となった1944年10月号の「選後小見」で、川上は川柳が一般的には「皮肉なもの、ふざけたもの、猥雑なもの」と考えられがちとした上で、そうした要素はあくまでも川柳の一部分で、本質は「真摯なる友情」や「しみじみした人情味」が詠われ、「真と善と美」から生まれるものだとした。そして、「海報川柳」はその「正しい認識の下に川柳を取扱つてゐる」と述べた。

自らが選者を務める同欄への自画自賛であることは否めないが、団員たちの作品の質が変わったことは確かである。詠み手をみると、「夏目人一路」や「鈴木桑葉」のように、「海報俳壇」にも投稿していた団員がいる。「海報俳壇」で定型句に親しんでいた彼らからすれば、荒っぽくてぞんざいよりも、丁寧で地道に作り上げるほうが慣れていたのではないだろうか。また、「海報俳壇」では詠みにくかった時代性を含んだ句が詠めることは、俳句とは趣の異なる作品を生み出すことにつながり、川柳の魅力を感じられたと思われる。こうした点も、「海報川柳」の作品の質の変化につながっていたといえよう。

さて、この「海報川柳」と、通信報国団員の川柳との比較だが、どちらも詠み手の周囲に関係する作品を詠んでいるという共通点がある。これは、通信報国団員の川柳を分析したときに指摘したように、川上が職場や家事などの生活環境にそくした作品を重んじる川柳作家であった⁽⁴²⁾ことが要因であろう。川上は、第3巻第3号の「総評」で、「句材を身辺から取らぬのはいけない」「身近かなるものからしみじみとうたひ上げて貰ひたい」と述べている。上掲の句は、団員たちの「身辺」「身近」から読み上げられたものばかりである。

こうした川上の姿勢が、詠み手にとっての面白みを減少させ、それが原因で通信報国団員たちの投稿が一時減ったのではないかという推察を、先の分析では行った。「海報川柳」でも、第3巻第9号(1943年9月)と同第10号(1943年10月)の「選後に」、1944年3月号の「総評」において、その月の投稿が多くなかったことを川上が明らかにしている。この原因について川

42 林えり子『川柳人川上三太郎』河出書房新社、1997年、303頁。

上は、団員が多忙のためだと推測しているが、実際のところは不明である。あるいは、通信報国団員と同様の理由かとも考えられるが、この点の解明は今後の課題としたい。

6 おわりに

以上、日本海運報国団員が詠んだ和歌、俳句、川柳の分析を行った。彼らの作品をみて先ず感じ取れたのは、海に生きるという自分たちの姿を具体化した作品を生み出そうとする強い意欲である。斎藤瀏が「立派な海洋短歌を産んで欲しい」と示したように、この意欲の背景に選者の意向があったのは確かである。ただ、それだけでは良質な作品は生まれなかっただろう。選者の意向に加え、団員たちそれぞれが自発的な意思で自身の感情や境遇を発露してこそ、作品に具体性が生まれるのであり、その具体性が、団員たちの作品の芸術性も生み出していたのではないだろうか。団員たちの作品は、海員らしさという点でみれば、単純明快なものばかりである。しかし、そこに強い意欲が込められることで、単純さだけではない、読む側の気持ちに訴えかける作品に仕上がっていた。

次に、団員たちの向上心を指摘したい。初めのうちは、「一年生からさう上手に出来る筈はない」「全体としての成績はあまりよくない」「荒つぼくてもよい。ゾンザイでも結構。」と、どの選者も厳しめの評価を述べていたが、回を重ねていくと、団員たちの成長を感じ、概ね高い評価を与えるようになっていった。団員たちは、向上心をもって、文芸と向き合っていたのである。

最後に、通信報国団員との比較である。和歌における日常性の表現、定式化された俳句の重視、生活環境に根差した川柳の作成と、日本海運報国団員の作品にみられた特徴は、どれも通信報国団員の作品と共通している。通信報国団員の場合も、和歌は斎藤茂吉、俳句は富安風生、川柳は川上と、大家が選者となっていた。作品の全般的な傾向が共通するのは、大家によって作品が整えられることが影響したといえよう。また、通信と海運という、国家の情報と物流を支える事業に従事していた団員同士だったので、共通の価値観が表現されていたためともいえるだろう。

分析のなかでは注目しなかったが、女性団員の詠み手がいたことも共通点として挙げられる。通信職員には、かなりの数の女性がいたので⁽⁴³⁾、自ずと女性団員の詠み手もいた。海運業界の女性の数は不明だが、大きな客船であれば、「女看護人」がいたという⁽⁴⁴⁾。また、海運会社の陸上勤務者も日本海運報国団員になるので⁽⁴⁵⁾、その場合は女性団員ということもあり得る。第2巻第3号の「海報歌壇」には、東京海運株式会社の国村美代子という団員の「北の海をゆきます人を偲びつゝつめたき水に堪へて顔洗ふ」という作品が、第2巻第6号の同欄には、中村汽船の兵頭喜美子という団員の「港には船をともしみ我が国は遠くたたかひて真昼静けし」という作品が掲載されている⁽⁴⁶⁾。海運という、「男の世界」のようにも感じられるが、女性団員も詠み手となり、自らの思いを表現していた。

強い意欲、そして向上心をもって文芸と向き合っていた日本海運報国団員にとって、「海報

43 拙稿「九州における通信報国団一熊本支団の研究一」（『郵政博物館 研究紀要』第7号、2016年3月）。

44 前掲畝川『少年海国読本』81頁。

45 前掲日本海運報国団『昭和十七年度事業概要』15～16頁。

46 国村美代子の作品は、第2巻第4号（1942年4月）の「海報歌壇」にも、「早や春を告ぐる軒端の紅雀朝早くより影をうつせり」と掲載されている。なお、ここでは国村の所属が「東亜海運」と記されている。

歌壇」「海報俳壇」「海報川柳」は、戦時を生き抜く気持ちを維持する上で大事な場になっていたと思われる。それは、戦争を支える力にも作用したであろうが、厳しい時代のなかの欠かせない一時の清涼剤にもなっていただろう。1944年末以降、日本の敗戦が近づいていくなかで、その清涼剤が失われたのは、団員たちにとっては大きな損失であったに違いない。

(ごとう やすゆき 専修大学文学部非常勤講師)