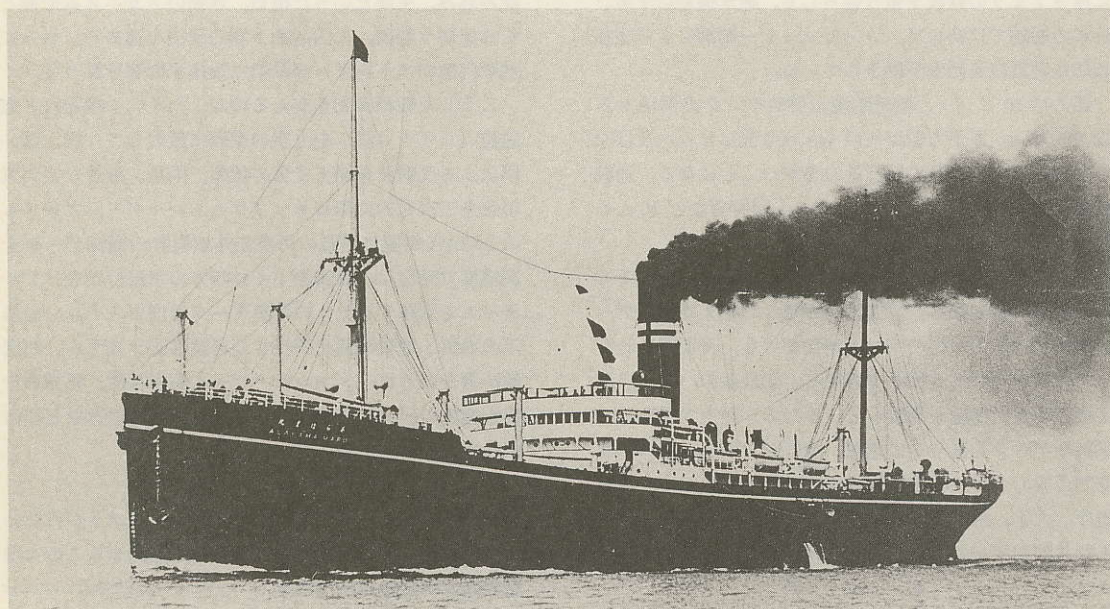


# 日本移民船始末記

A HISTORY OF JAPANESE EMIGRATION SHIPS ⑦

by Michio Yamada

## 第7回 排日問題と北米航路客船 山田 迪生 (日本海事史学会理事)



大阪商船の“あらば丸”。“はわい丸”級の第6船で、極東〜タコマ航路に就航した。

### 米国転航禁止と「日米紳士協約」

幕末のペリー来航から貿易摩擦にきしむ現在に至るまで、日米間には常になんらかの軋轢が存在した。なかんずく日本人の北米移民史となると、全編これ排日の歴史である、といっても過言ではない。

その底流には低廉かつ良質な日本人労働者の流入に対する白人の危惧心があったわけだが、それが露骨に日本人に対する迫害というかたちで現われたのは、日露戦争後のことである。特に日系人の多いカリフォルニア州でこれがひどかった。サンフランシスコでは1906年(明治39年)の大地震以後、罹災した日本人が住居や営業地を求めて白人居住地に進出したことで摩擦が生じ、トラブルが頻発した。

この年、日本人学童を公立小学校から締め出す問題が再燃したことは、第3回の「明治の北米移民」で述べたとおりである。これを撤回させるべく市の説得に当たった大統領セオドア・ルーズベルト(Theodore Roosevelt)も、結局、解決のためには日本人の入国阻止以外にはな

いと判断。学童復校の交換条件として、日本人移住者のハワイからの転航禁止を市に提示した。

前々からハワイでは、1898年(明治31年)8月の米国への併合以後、この地を足場に出稼ぎを禁じている米国に転航する日本人が急増していた。翌年11月には、わずか1週間の間に東洋丸(2,497総トン、1873年建造)、英国船アバーゲルディ Abergeldie (2,863総トン、1882年建造)など5隻の移民船がホノルルに入港、3,200人が上陸した実例も記録されている。ちなみにこのアバーゲルディは、のちに北前船主の右近権左衛門の持ち船となり、福井丸と改名。日露戦争の旅順閉塞作戦の際、指揮官広瀬武夫とともに戦没している。

1901年(明治34年)末から1907年(明治40年)2月までの数年間に、ハワイから北米に転航した日本人は5万7,000人の多きに達した。こうした事情もあって、米政府は1907年3月、ハワイ転航移民を禁止する次のような大統領令を公布した。

“日本政府の発給せるカナダ、メキシコ、ハワイ行の旅券は、その所有者により米国本土に転来する目的に供用され、その結果として米国本土における労働状態に有





害なる影響を及ぼすものと認定し、限  
地旅券 (limited passports) を所有し  
て米国本土に渡来する日本人および韓  
国人の入国を拒絶すべし”

ご覧のようにその中身には韓国人も  
含まれており、すでに排斥されていた  
中国人と合わせ、その対象は東洋人全  
般に及んだのである。またハワイだけ  
でなく、カナダ、メキシコからの転航  
も禁止したことから、メキシコ移民が  
頓挫し、東洋汽船の南米西岸航路が休  
航に追い込まれたことも再三述べたと  
おりである。この転航禁止令によりハ  
ワイ移民は決定的なダメージを受けた。  
翌 1908 年 (明治 41 年) のハワイ渡航  
者数は、前年の 11,000 人を大きく割り  
込み、1,900 人に激減している。

こうした動向とは裏腹に、この年画  
期的な大型客船天洋丸、地洋丸が極東  
～ホノルル～サンフランシスコ航路に  
就航している。だが森岡商会など主要  
移民会社はハワイに見切りをつけ、こ  
れに代わる移民先として南米に目を向  
けはじめていた。同年 4 月には笠戸丸  
移民がブラジルへ出航している。

1908 年という年は、移民史上大きな  
節目となった一年であった。この年の  
2 月、米国本土に直接向かう移民を制  
限する協定が日米間で結ばれた。この  
協定は、米国主導により前年 11 月から覚書を取り交わし  
てきたもので、一般に「日米紳士協約」と呼ばれている。

その内容は、“日本政府は、再渡航者と米国在住者の両  
親妻子を除き、原則として米国行き旅券を発給しない”  
というもので、これにより米国本土を踏める日本人労働  
者は、再渡航者 (former residents) と米国在住者の家族  
に限られることになった。この結果、北米、ハワイへの  
移民は「日米紳士協約」以後、自由渡航の時代から呼び  
寄せ移民の時代に移行し、年間渡航者数も頭打ちに転じ  
た。その状況は第 1 表の「日本人と中国人の米国移民数の  
推移」のとおりである。

## 太平洋横断航路客船の大型化

目を太平洋に転じると、この時期の北米航路では、東  
洋汽船の提携先である PM 社 (パシフィック・メール社)  
を中心に船の大型化が進みつつあった。

PM 社では 1900 年 (明治 33 年) にサザン・パシフィッ

第 1 表 日本人と中国人の米国移民数の推移 (1895～1925 年)

	日本人	中国人	関 連 記 事
1895 年 (明治 28 年)	1,150	539	日清戦争終結
96 ( // 29 )	1,110	1,441	日本郵船シアトル航路開設
97 ( // 30 )	1,526	3,363	
98 ( // 31 )	2,230	2,071	移民保護法公布、東洋汽船太平洋航路開設
99 ( // 32 )	2,844	1,660	佐倉丸のペルー移民
1900 ( // 33 )	12,635	1,247	
1 ( // 34 )	5,269	2,459	
2 ( // 35 )	14,270	1,649	
3 ( // 36 )	19,968	2,209	
4 ( // 37 )	14,264	4,309	日露戦争勃発
5 ( // 38 )	10,331	2,166	日露戦争終結、東洋汽船南米西岸航路開設
6 ( // 39 )	13,835	1,544	カリフォルニア大地震
7 ( // 40 )	30,226	961	ハワイからの転航禁止
8 ( // 41 )	15,803	1,397	日米紳士協約、天洋丸就航、笠戸丸移民
9 ( // 42 )	3,111	1,943	大阪商船タコマ航路開設
10 ( // 43 )	2,720	1,968	
11 ( // 44 )	4,520	1,460	
12 (大正 1)	6,114	1,765	中華民国成立
13 ( // 2 )	8,281	2,105	カリフォルニア州排日土地法成立
14 ( // 3 )	8,929	2,502	第 1 次大戦勃発
15 ( // 4 )	8,613	2,660	
16 ( // 5 )	8,680	2,460	
17 ( // 6 )	8,991	2,237	
18 ( // 7 )	10,213	1,795	
19 ( // 8 )	10,064	1,964	第 1 次大戦終結
20 ( // 9 )	9,432	2,330	
21 ( // 10 )	7,878	4,009	
22 ( // 11 )	6,716	4,406	
23 ( // 12 )	5,809	4,986	
24 ( // 13 )	8,801	6,992	排日移民法成立
25 ( // 14 )	723	1,937	

(注) 吉田忠雄「排日移民法の軌跡」(1983 年、経済往来社刊)をもとに作成。

ク鉄道の社長コリス・ハンティントン (Collis P. Huntington) が死去し、同鉄道とユニオン・パシフィック鉄道を  
を支配するエドワード・ハリマン (Edward H. Harri-  
man) が社長となっていたが、実務はハンティントンの  
片腕だった海軍出の副社長レニー・シュウェリン (Ren-  
nie P. Schwerin) が切り盛りしていた。20世紀初頭にサ  
ンフランシスコ航路にデビューした PM 社の大型客船  
4 隻、すなわち 11,000 総トンのコリア Korea と同型船  
サイベリア Siberia、これに続く 13,000 総トンのモンゴ  
リア Mongolia と同型船マンチュリア Manchuria は、  
このシュウェリンの構想により誕生したものである。老  
朽化した既存船に代えて 1 万総トンをこえる大型客船を  
張り付け、英米日 3 カ国の船社が競合する太平洋航路の  
主導権をとろう、というのが狙いであった。

ほぼ時を同じくして、新会社の米 GNS 社 (グレート・  
ノーザン・スチームシップ社) も 2 万総トン級の大型汽  
船ミネソタ Minnesota と同型船ダコタ Dakota を極東  
～シアトル航路に投入し、太平洋航路に参入した。GNS



社は日本郵船のシアトル航路と提携していた GNR 社（グレート・ノーザン鉄道）の子会社であり、GNR 社の社長は第 3 回で紹介したジェームズ・ヒル（James J. Hill）である。ヒルが郵船に大型貨客船の投入を要請したところ、郵船がこれに応じなかったため、自らミネソタ級を建造して太平洋航路に進出したといわれている。

これらの船ぶねの主要目等は、第 2 表のとおりであるが、これを見て気が付くのはスティアリッジ定員が非常に多いことだ。スティアリッジは、各船船首寄りと船尾寄りの貨物倉に設けられていたが、1,100～1,400 人のキャパシティがあり、6 隻を合わせると 7,500 人にもなる。集客対象はむろん東洋人である。

6 隻が登場した 1900 年代の前半は、前掲の第 1 表に見るように、日本人の米国移民の最盛期であった。米国客船のスティアリッジ定員はこうした動向を織り込んでいたのだろうが、日本人移民は「日米紳士協約」締結の翌年（1909 年）には年間 3,000 人に激減している。以後の十数年、移民需要は中国人を合わせても年間 1 万人前後。6 隻がわずか 2 航海で消化できる数である。

一方では国のポリシーとして東洋人を排斥していながら、また一方では東洋人の出稼ぎ移民を見込んだ客船を建造する。こうした米国の矛盾した姿勢には理解しがたいものがある。しかし、この時期日本の東洋汽船もまた、米国船会社の動向に対抗して太平洋航路客船の大型化を図るのである。

### 画期的な国産客船天洋丸の誕生

東洋汽船は創立以来、サザン・パシフィック鉄道系の PM 社と太平洋航路の共同配船を行ってきたが、日露戦争時の社船徴用で協力態勢が乱れたのを機に、提携先をハリマン系のサザン・パシフィック鉄道からグールド



天洋丸級建造の提案者白石元治郎。  
(横浜マリタイム・ミュージアム)

系のウェスタン・パシフィック鉄道にチェンジすることを決めた。当時、米国鉄道会社との交渉に当たっていたのは、サンフランシスコ出張所主任の白石元治郎であった。白石は浅野総一郎の娘婿であり、のちに日本鋼管を設立し、初代社長になっている。

東洋汽船が大型客船 2 隻の新造を決めたのは 1901 年 3 月の取締役会においてであるが、この一大計画を提案したのはどうやら白石らしい。再三引用する「東洋汽船六十四年の歩み」（1964 年、中野秀雄編・刊。中野氏は同社最後の社長）によると、白石は巨大客船

2～3 隻の建造を建議し、それが天洋丸、地洋丸として具体化するまで絶えず浅野を激励したという。

天洋丸と姉妹船地洋丸は、日露戦争終結のめどのついた 1905 年（明治 38 年）6 月に長崎の三菱造船所に発注され、建造に約 3 年を要したのち、1908 年 4 月に天洋丸が、11 月に地洋丸がそれぞれ完成した。造船所の見積り船価は 1 隻当たり 427 万円であったが、東洋汽船は建造費を安く上げるために鋼材、主機など 1 隻 151 万円分を英国から輸入し、造船所に支給した。ロンドンで資材の買い付けを行なったのは、むろん白石である。

天洋丸級は 13,000 総トン。当時の日本客船の水準をはるかに超えた豪華客船であった。その装備には多くの新機軸が盛り込まれていたが、特に注目すべき点は、主機に英国の北大西洋航路客船ルシタニア Lusitania（31,550 総トン、1907 年竣工）級に搭載が決まり、実用段階に入ったばかりの蒸気タービン（重油焚き）を採用したことである。また内装面では新感覚のアール・ヌーボー様式で装飾した一等客室、居間・寝室・浴室が一组になった特別室（スイート）を配するなど、その豪勢さは目を見張るものがあったが、この稿は移民船史なのでこれについては割愛し、本題のスティアリッジ客室の状況を以下に述べるとしよう。ただし日本船にスティアリッジという等級はなく、三等がこれにあたる。

第 2 表 20 世紀初頭の太平洋横断航路客船

船 名	総トン数	垂線間長×幅(m)	主 機	速力(kt)	船 客 定 員	建 造 所
コリア Korea (米 PM 社)	11,276	167.6×19.2	四連成 2 基	20	一等 200, スティアリッジ 1,260	Newport News S & D (米ヴァージニア州)
モンゴリア Mongolia (米 PM 社)	13,636	182.9×20.0	//	15	一等 350, 二等 68, スティアリッジ 1,400	New York Shipbuilding (米ニュージャージー州)
ミネソタ Minnesota (米 GNS 社)	20,602	185.3×22.3	三連成 2 基	17	一等 172, 二等 111, 三等 68, スティアリッジ 1,067	Eastern Shipbuilding (米コネチカット州)
天 洋 丸 (東洋汽船)	13,454	167.6×19.2	蒸気タービン	20.6	一等 260, 二等 47, 三等 816	三菱長崎造船所



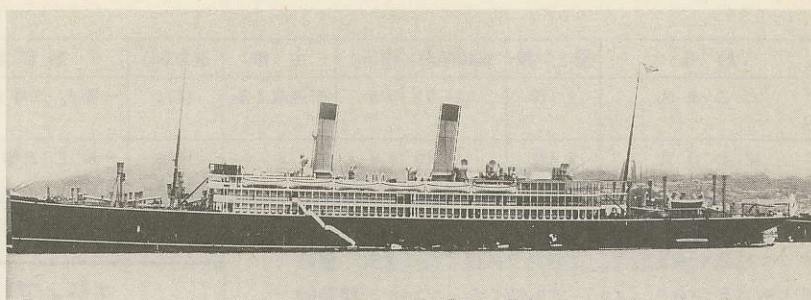
天洋丸のステアブリッジ（三等）の定員は816人。客室は3区画あり、上甲板の船尾寄りに中国人ステアブリッジが1区画、その下の主甲板船首寄りに日本人用1区画、船尾寄りに中国人用1区画が配置されていた。室内は蚕棚のドームトリー。日本人移民よりも中国人移民に主体が置

かれており、キャパシティは中国人用のほうが大きく、上甲板の中国人区画にはオピウム・デン（Opium Den）と呼ばれるアヘン吸飲室の設備もあった。余談であるが、このアヘン吸飲設備は日清汽船の長江航路客船の中国人用公室にも設けられていた。

航路開設時の亞米利加丸（6,210 総トン、1898 年建造）級のステアブリッジは383人であるから、天洋丸の定員はその2倍。前述の米国客船の場合と同様、日本人の米国移民増加を見込んだ定員設定だったのであろう。しかし、中国人用のそれを多くした理由はなんとしても不可解だ。もっとも中国人用といっても、ステアブリッジはいかようにでも流用が可能ではあるが。

1,000 人を超える米国船のステアブリッジに対して、天洋丸がその定員を800人程度におさえたのは、排日運動の激化にともなう北米移民の先行きを懸念したのであろうか。天洋丸、地洋丸が就航した1908年は「日米紳士協約」締結の年であるが、東洋汽船はその前年、2隻に続く第3船春洋丸を三菱長崎造船所に発注している。竣工は1911年（明治44年）8月。日本人移民が激減したのちのデビューであった。このように天洋丸級は、困難な集客環境のなかで船出をしたわけであるが、幸い1910年（明治43年）から新制度による国の遠洋航路補助金がサンフランシスコ航路に交付されることになり、運航をキープすることができた。

とはいえ、結果的にはこの天洋丸級の建造が日本の造船技術の向上に残した功績は、計り知れないものがあった。東洋汽船の業績には寄与しなかったが、日本の造船



天洋丸。明治末期に誕生した画期的な大型国産客船である。

業の発展には大いにプラスになったわけで、浅野がそこまで見通して天洋丸の建造と三菱発注を決断したのであれば、まさに一代の傑物である。

## 大阪商船のタコマ航路開設

日本郵船と並ぶ大手船会社の大阪商船が極東～タコマ航路を開設し、太平洋横断航路に参入したのは、「日米紳士協約」の翌年、1909年（明治42年）である。

この航路は日本郵船のシアトル航路と性格が似ている。まず、運航ポリシーを貨主客従としたこと。減少傾向に転じた北米移民、日米英の客船会社が競合する航路事情を考えれば、当然の選択であった。

さらに、郵船がグレート・ノーザン鉄道と提携したのに対し、大阪商船はシカゴ・ミルウォーキー&セントポール鉄道と輸送契約を結んでいる。タコマと同鉄道が新設した大陸横断鉄道の太平洋側ターミナルであった。当時はまだパナマ運河の開通前であり、極東～北米西岸航路に参入する船会社は、大陸横断鉄道会社と提携して初めて貨客を確保することができたのである。

この時点まで大阪商船の経営水域は近海と国内だけであったため、同社は開設に当たり650万円を投じて6,000総トン型の“たこま丸”級6隻を新造した。発注先は川崎造船所と三菱長崎造船所に各3隻である。

開業第1船“たこま丸”は1909年7月に香港から発航。1911年に全6隻が揃うと年間25航海を行なった。当初の寄港地は香港、マニラ、上海、長崎、門司、神戸、四日市、横浜、ヴィクトリア、シアトル、タコマである。この航路も東洋汽船のサンフランシスコ航路と同様、1910年に国の助成航路になっている。

“たこま丸”級は、船客定員が180人程度（各船若干異なる）の貨主客従型の貨客船である。船客定員のほとんどはステアブリッジで、その区画は上甲板の中央部、つまり船橋樓の最下層に位置していた。客室は蚕棚のドームトリーである。

同社はさらに、1915年（大正4年）から20年（同9年）にかけて9,500総トン型の“はわい丸”級6隻を建造し、

建造年	備 考
1902	同型船サイベリア Siberia(1902 年竣工)
1904	同型船マンチュリア Manchuria(1904 年竣工)
1904	同型船ダコタ Dakota(1905 年竣工)
1908	同型船地洋丸(1908 年竣工)、春洋丸(1911 年竣工)



第3表 大阪商船のタコマ航路客船

船名	総トン数	垂線間長×幅(m)	主機	速力(kt)	船客定員	建造年	建造所
たこま丸	6,178	121.9×15.5	三連成2基	14.1	一等6, 三等176	1909	川崎造船所
はわい丸	9,482	144.8×18.6	//	16.6	一等12, 三等398	1915	川崎造船所

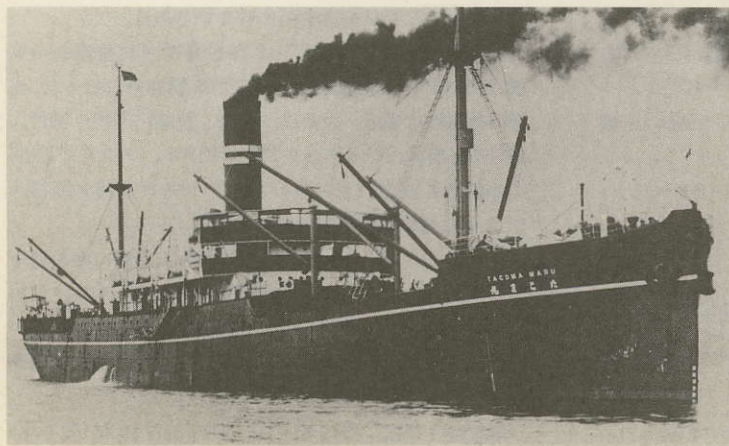
タコマ航路を強化した。このクラスは“たこま丸”級の拡大改良型であり、スピードも速くなっていた。建造所は1番船の“はわい丸”だけが川崎造船所で、残りの5隻は三菱長崎造船所である。

“はわい丸”級のスティアリッジ定員は400人ほど(これも各船異同がある)。蚕棚式の大部屋で、貨物倉と兼用である。上甲板後部の全スペースを占め、女子用客室も4室設けられていた。また船尾楼右舷には、男子と女子用の病室もあった。女子用客室と病室の設備は、南米西岸航路の安洋丸の採用例を踏襲したものである(別掲の「あらびあ丸」客室配置図参照)。

集客対象の北米移民が頭打ち傾向にあるにもかかわらず、このように“はわい丸”級の客室設備の増強が図られたのは、いかなる理由によるのだろうか。

大阪商船が笠戸丸を投入し、後年、基幹移民ルートとなる南米東岸航路を開設したのは1916年(大正5年)であるが、同社は“はわい丸”級の計画に際し、近い将来の南米東岸航路投入を予測していたのではないだろうか。また、前年の1915年に、米PM社の太平洋航路撤退にともなってサンフランシスコ航路を開始したことも多少関連があるだろう。

1914年(大正3年)にパナマ運河が開通すると、大阪商船の北米航路の主体は、タコマ航路(のちにビュージェット・サウンド線と称した)からパナマ運河経由ニューヨーク航路へ移行。結局、同航路は1931年(昭和6年)の郵商協約によって幕を閉じることになる。



“たこま丸”。大阪商船が650万円を投じて建造した“たこま丸”級のネームシップ。

## スティアリッジの由来など

本稿ではこれまで移民用の下級客室を表わすのにスティアリッジ(steerage)という言葉をつたえ使ってきたが、これについて多少説明しておこう。

スティアリッジは舵を取ることを意味するステア(steer)からきたもので、辞書を引くと操舵、操舵機、三等船室、船尾、といった意味が付されている。佐波宣平氏の「海の英語」(1971年、研究社刊)には、操舵機室(steering house)が船尾に位置することから、スティアリッジが下級客室あるいは船尾の意にも使われるようになった、とある。汽船では、最下級客室が船尾下層の操舵機室に隣接する実例が多かったからである。

しかし、スティアリッジは前述の米国客船や天洋丸のように、船首寄りと船尾寄りの貨物倉に設けられることもあり、必ずしも船尾とは限らない。

こうした点から横浜国立大学教授の池畑光尚工学博士は、“スティアリッジに下級客室の意味が付加されたのは、客室が舵に近いということのほか、下級客室と貨物倉が兼用であったことと関連があるのではないだろうか”、と語っておられる。つまり、ステアと、倉庫を意味するストーリージ(storage)が合成されたものである、という説である。まことに傾聴すべき説明で、移民船の内装を見ると博士の説のほうが実態に近い。

むろん、帆船時代から移民輸送は行なわれてきたわけであるが、スティアリッジが下級客室を意味するようになったのは、汽船時代以後のことである。帆船では船尾は操船の中枢部分であり、この区画には上級船員の船室などが設けられていたからだ。

旧大陸から北米への移民が激増したのは、19世紀前半以降である。初期の移民たちは食料、炊事道具、寝具など、生活用品一式を持参し、帆船にひと月以上も乗って大西洋を渡った。船が延着して餓死者が出ることも再三であり、現代流の船旅のイメージとはほど遠い惨めな航海だったのである。1840年代





備 考
同型船に川崎造船所建造の“志あとる丸”（1909年竣工），“志かご丸”（1910年竣工），三菱長崎造船所建造の“ばなま丸”（1910年竣工），“めき志こ丸”（1910年竣工），“かなだ丸”（1911年竣工）
同型船に三菱長崎造船所建造の“まにら丸”（1915年竣工），“あふりか丸”（1918年竣工），“あらび丸”（1918年竣工），“ありぞな丸”（1920年竣工），“あらば丸”（1920年竣工）

注）船客定員は同型船の場合も各船異同がある。

にアイルランドで起きたジャガイモ飢饉では、人口900万人のうち100万人が餓死し、150万人が新大陸へ移住したと伝えられる。

こうした需要を背景に、19世紀半ばの北大西洋航路で移民輸送を営業の柱とする船会社が誕生した。リバプールのインマン・ラインである。

外輪船が主流のこの時代に、創立以来スクリューを採用してきたインマン客船は、石炭消費量が外輪船の半分で済むうえ、燃料炭庫が小さいので、下層甲板に移民用スティアリッジを設置できる利点を持っていた。インマン客船は運賃が安く、加えてスティアリッジにも食事提供を始めたため、乗船者が殺到した。1870年（明治3年）の英国の統計によると、この年ニューヨークに上陸した移民14万1,500人のうち、3割近い4万500人はインマン・ラインの船で渡航している。

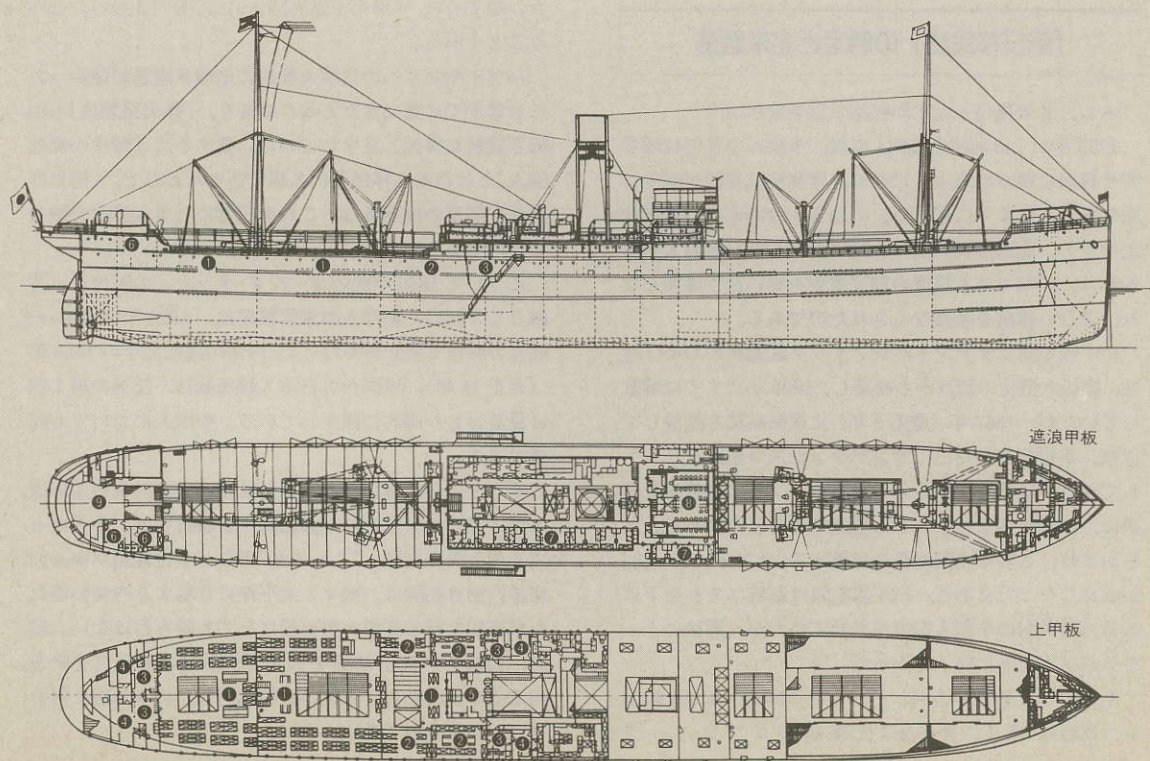
英国ではこの時期、移民船に調理をした食事を出すよう議会が勧告しているが、寝具や生活用品については、

通常、移民たちが乗船地で購入していた。だが、1892年（明治25年）にハンプルクで出航準備中の移民たちの間でコレラが発生し、米国が彼らの上陸を拒否したことから、その後は衛生上の理由で船側が無料で寝具を準備するようになった。

この寝具サービスを先導的に採用したのは、英ホワイト・スター・ラインである。この船会社は、新大陸への移民がブームとなり、年間移民数が30万人に迫った1869年（明治2年）に設立された。同社の新造客船隊は移民輸送にも力を入れ、スティアリッジは1,000～1,500人の収容力があつた。

一方、太平洋航路のスティアリッジは、当初は中国人の出稼ぎ移住者が主体であり、1,000～1,200人のキャパシティを持つPM社の船が輸送に当たった。寝具は持ち込み。食料は船側が提供したが、箸や食器は中国人が持参した。スティアリッジの安全面や衛生面についての規制はほとんどなかったようだ。

西航便では帰国する老人が多かったので、船内で死亡する場合に備えて棺を用意し、防腐処理をした遺体を中国まで運んだという。東洋人は水葬を嫌うことから、後年の南米移民船も相当数の棺を準備していた。1918年（大正7年）に日本郵船の若狭丸（6,266総トン、1897年



“あらび丸”の客室配置図

①スティアリッジ（三等）、②女子用スティアリッジ、③トイレ、④浴室、⑤調理室、⑥病室、⑦一等客室、⑧一等食堂、⑨操舵機室





PM社のアラスカ Alaska でサンフランシスコへ  
向かう中国人スティアリッジ客を描いたイラスト。

竣工)で流行性脳脊髄膜炎が発生し、50人以上が死亡した事件があったが、当時の記録を見ると、水葬を拒んだ者のうち8人が棺に納められ、1人は棺が足りず船倉の一隅に置かれたままであった、とある。

明治の「移民保護法」では、50人以上の移民を乗せる船を移民運送船と定義し(第20条の2)、移民輸送に関する規定を設けてはいたが、スティアリッジの実情は本稿で見てきたように、まことに貧相なものであった。食事は船側が支給したものの、寝具は不備であり、敷布や毛布を移民たちが持ち込んでいたのである。

## 「排日移民法」の制定と北米航路

さて、北米移民と太平洋航路の話が続けよう。

1908年の「日米紳士協約」以後、米国への移住は呼び寄せ移民に限られるようになり、年間渡航者数が減少に転じたことはすでに述べた。このような冴えない渡航状況のもと、北米移民のピーク時に誕生した日米の大型客船群は、年間1万人程度の移民需要を奪い合う展開となり、苦しい運航を余儀なくされたのである。

PM社と同じサザン・パシフィック鉄道系のO&O社は、客船大型化の流れから脱落し、1906年にすでに解散していたが、1867年(慶応3年)に横断航路を創設して以来、半世紀にわたってサンフランシスコ航路をリードしてきたPM社も、1915年8月のモンゴリアの航海を最後に、伝統あるサービスから撤退することを決めた。きっかけは、この年米国船員を保護する「ラフォレット法」が成立したことにある。PM客船隊は運航コストを下げため低賃金の中国人船員を乗せていたが、同法によってそれが不可能になったからだ。

7隻のPM客船のうち、パーシャ Persia (4,356総トン、1881年竣工、元O&O社運航のコブティック

Coptic)は、1915年に東洋汽船に売却され波斯丸と改名、太平洋航路に就航した。折からの第1次大戦に伴う船腹不足により、太平洋航路は貨物需要を中心に一時的な活況を呈していたのである。翌1916年にはコリアとサイベリアも東洋汽船の手に渡り、それぞれ“これや丸”“さいべりや丸”の船名で、これも太平洋航路に投入された。両船は前年に香港で座礁した地洋丸の代替船でもあった。

東洋汽船の客船隊は整備されたが、一方、旅客需要をささえる北米移民の動向は悪化の一途をたどった。1913年(大正2年)にはカリフォルニア州で排日土地法が成立し、米国民でない日本人は土地の所有を禁止され、3年以上の借地もできなくなった。当時の在米日本人約6

万人のうち、農業従事者は過半数を占めていたので、日系人が受けたダメージは大きかった。さらに1920年(大正9年)には、日本人の借地権を完全に封じる土地法が、同州の一般投票によって制定されている。

そして一連のこうした排斥の流れは、ついに1924年(大正13年)の「1924年移民法」の成立によって決定的な段階に達した。「排日移民法」と通称されているこの法律には具体的な日本人排斥の文言はないが、第13条の(c)に、“合衆国市民となることを得ざる外国人は……合衆国に入国することを得ず”とあるのが、これに該当した。要するに、「帰化不能外国人」は入国できない、ということである。

ハワイや北米への日本人移民に出稼ぎ意識が強かったことはすでに見てきたとおりであり、「移民保護法」も出稼ぎ渡航を移民と見なしていた。要するに「帰化不能外国人」とは日本人移民の代名詞であったわけで、「排日移民法」制定の推進者は、これを口実に日本人排斥を画策したのである。

こうして1850年代のゴールド・ラッシュの時代から連綿として続いた東洋人の米国移民は、「1924年移民法」の成立の時点で終止符を打った。同法の施行翌年の1925年(大正14年)、米国への日本人移民数は、前掲の第1表を見るとおり劇的に減少している。中国人についても同様である。

そしてこの時期以降、太平洋航路の集客対象の主体は、スティアリッジ客から上級船客へと移行する。そうなってくると天洋丸級、“これや丸”級など中古客船が中心の東洋汽船客船隊は、続々と太平洋に登場する内装の優れた米英船会社の新鋭大型客船にとっても勝ち目はない。結局、1926年(大正15年)に東洋汽船は客船経営を断念。南米西岸航路を含む同社の客船部門は、日本郵船に併合されるに至るのである。