

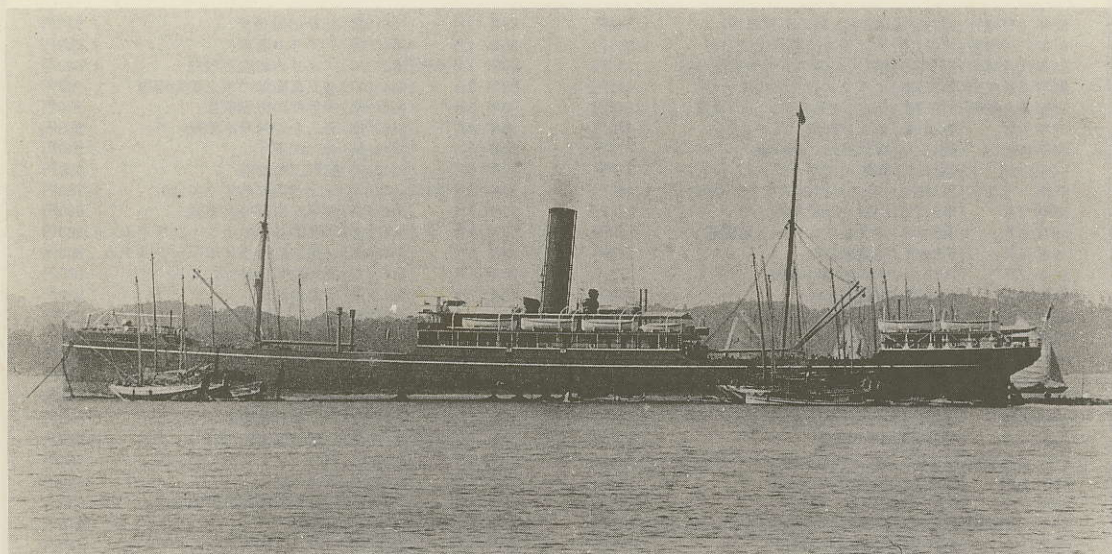
日本移民船始末記

A HISTORY OF JAPANESE EMIGRATION SHIPS ③

by Michio Yamada

第3回 明治の北米移民

山田 勉生 (日本海事史学会理事)



加賀丸。日本郵船がシアトル航路用に建造した姉妹船3隻の第1船。

初期の北米出稼ぎ移民の実態

働く目的で最初に渡米した日本人は、どんな階層の人たちだったのだろうか。

幕府が旅券(渡航印章)の発給事務を始めたのは、1866年(慶応2年)11月からである。この年、江戸の外国奉行は神田相生町の浪五郎ほか18人に米国行き旅券を発給したが、この18人は芸人だったといわれている。初期の渡米者は、こうした芸人や海外に新知識を求める留学生などであり、永住する者は少なかった。永住という目的意識をもった移民としては、第1回で述べたように、1869年(明治2年)にサクラメント市の西に入植した会津人の「ワカマツ・コロニー」が最初である。

その後、1890年(明治23年)に南多摩出身の石阪公歴が率いる日本人50名がサクラメント平原に移住し、ホップ栽培を試みた。公歴は三多摩民権運動の指導者石阪昌孝の長男で、オークランドで刊行された日本語新聞「新日本」の発刊者の一人である。これは蛇足だが、公歴の姉美那子は北村透谷と恋愛結婚している。

ホップ栽培に失敗してサクラメント市に出た公歴は、当地で日本人の売春宿を見たという。明治期の海外事業

家には中国や東南アジアで売春宿を営むものが多かったが、その勢力は北米にまで及んでいたのだ。ちなみに、1889年(明治22年)5月23日付け「朝野新聞」によると、外国人出入りの多かった横浜では、当時の人口約12万人のうち3,000人は売春婦であったという。

別掲の「在米日本人数の推移」を見ると、1880年代の半ばまでは在米日本人はまだ少なく、1,000人にも達していない。自由移民が主体の米国では渡航者の職種の把握が難しいが、この時期の日本人の仕事としては、農場や果樹園での労働が主流だった。1890年には、花卉園業で成功した和歌山県出身の堂本普之進・兼太郎兄弟が、オークランドに2エーカーの土地を買い入れている。この2エーカーは、日本人が米国で購入した最初の土地である。勤勉で手先が器用な日本人にとって、草花や植木の栽培は最も得意な分野であり、現在もその伝統は米国で継承されている。

堂本兄弟は、1884年(明治17年)11月に、米国O&O社(オクシデンタル&オリエンタル・スチームシップ社)のオセアニック Oceanic(3,707総トン、1871年竣工)で渡米した。この船はO&O社が英国ホワイト・スター・ラインからチャーターした元北大西洋航路客船で、ホワイト・スターの発足第1船として著名な船である。堂本兄



弟のように、O&O客船で渡米する者もいたが、初期の日本人渡航者が利用したのは、大体において米国のPM社（パシフィック・メール社）の船であった。

ゴールド・ラッシュが始まる1848年（嘉永1年）に設立されたPM社は、1867年（慶応3年）1月に、木造外輪汽船コロラド Colorado (3,728総トン, 1864年建造)をもって、サンフランシスコ～(ホノルル)～横浜～香港間を結ぶ太平洋横断定期航路を開設しており、以来、太平洋はPM客船の牙城となっていた。1880年から90年代にかけては、前に紹介したシティ・オブ・ペキン City of Peking (5,080総トン, 1874年竣工), シティ・オブ・トウキョウ City of Tokio (5,079総トン, 1874年竣工)のほか、チャイナ China (2代, 5,060総トン, 1889年建造), ペルー Peru (3,528総トン, 1892年建造)などが活躍していた。当時のルートは、旅行案内書によるとサンフランシスコ～ホノルル～横浜～神戸～長崎～上海～香港で、便数は毎月1回となっている。

チャイナは、1885年（明治18年）に東京湾口で失われたシティ・オブ・トウキョウの代船として英国で建造された鋼製客船で、最新の三連成レシプロ主機を搭載していた。最高速度19ノットのスピードを誇り、サンフランシスコ～横浜間を12日20時間54分で走った記録もある。船客定員はキャビン・クラス（一等）120人、ステイアレジ（三等）1,000人。船内には太平洋航路では初めて電気照明がつけられた。ついでながら、世界で最初に電気照明を採用した船は、英国インマン・ラインの北大西洋航路客船シティ・オブ・ベルリン City of Berlin (5,491総トン, 1875年建造)である。

中国人排斥に伴う日本人労務者の進出

もう一度、「在米日本人数の推移」を参照いただきたい。これを見ると、在米日本人の増加が顕著になるのは1887年（明治20年）からであり、次いで、日清戦争後の1897年（明治30年）以後急増している。こうした日本人増加の伏線として考えられるのは、1882年（明治15年）の中国人労働者に対する排斥法の制定であろう。

俗に苦力（クーリー）と呼ばれた中国人労働者が北米に押し寄せるようになったのは、ゴールド・ラッシュ以後の1850年代からである。その背景には、太平天国の乱（1851～64年）による中国沿海部農村の疲弊というプッシュ要因と、中国人労働力を吸収しようとする米国側のプル要因があった。1860年代に入ると、中国人は建設途上にあったセントラル・パシフィック鉄道の工事にも使役された。この鉄道はサクラメントを起点とする大陸横断鉄道で、1869年5月に完成するが、工事に従事した労務者約1万人のうち、9割は中国人であったという。大

在米日本人数の推移(1868～1913年)

1868年(明治1年)	6	1897年(明治30年)	35,000
69 (// 2)	48	99 (// 32)	35,000
71 (// 4)	60	1904 (// 37)	53,764
74 (// 7)	120	05 (// 38)	61,539
78 (// 11)	270	06 (// 39)	73,539
84 (// 17)	420	07 (// 40)	89,573
85 (// 18)	500	08 (// 41)	103,683
86 (// 19)	750	09 (// 42)	98,715
87 (// 20)	1,120	10 (// 43)	91,958
90 (// 23)	2,300	11 (// 44)	93,359
92 (// 25)	4,500	12 (大正1)	93,751
95 (// 28)	6,000	13 (// 2)	95,483

注) 「日米文化交渉史(5)移住編」(開国百年記念文化事業会編, 1955年洋々社刊)より。

陸横断鉄道は苦力の累々たる屍の上に築かれた、といわれている所以である。

1860年代から70年代にかけても中国人の流入は津波のように続き、1875年（明治8年）には在米中国人の人口が10万人を超えた。下掲の「中国人の米国移民数の推移」に見るように、70年代の渡航者数は年間に万単位という凄まじさである。しかも、そのほとんどは出稼ぎであり、米国に骨を埋めようという意思を持つ者は少なかった。そのため、労働力不足が一段落し、不況がしのび寄ると、状況は一変。カリフォルニアを中心に、欧州系米国人から「帰化不能外国人」として排斥されるようになった。つまり、米国側のプル要因がなくなったわけである。後述するように、20年ほど遅れて日本人もまた、中国人と同じ軌跡を歩むことになる。利用され、やがて締め出されるプロセスはまったく同じだ。

1882年に米国議会は、中国人移民を10年間禁止する

中国人の米国移民数の推移(1861～1900年)

1861年(文久1年)	7,518	1881年(明治14年)	11,890
62 (// 2)	3,633	82 (// 15)	39,579
63 (// 3)	7,214	83 (// 16)	8,031
64 (元治1)	2,975	84 (// 17)	279
65 (慶応1)	2,942	85 (// 18)	22
66 (// 2)	2,385	86 (// 19)	40
67 (// 3)	3,863	87 (// 20)	10
68 (明治1)	5,157	88 (// 21)	26
69 (// 2)	12,874	89 (// 22)	118
70 (// 3)	15,740	90 (// 23)	1,716
71 (// 4)	7,135	91 (// 24)	2,836
72 (// 5)	7,738	92 (// 25)	—
73 (// 6)	20,292	93 (// 26)	472
74 (// 7)	13,776	94 (// 27)	1,170
75 (// 8)	16,437	95 (// 28)	539
76 (// 9)	22,781	96 (// 29)	1,441
77 (// 10)	10,594	97 (// 30)	3,363
78 (// 11)	8,992	98 (// 31)	2,071
79 (// 12)	9,604	99 (// 32)	1,660
80 (// 13)	5,802	1900 (// 33)	1,247

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。



サクラメント平原のイチゴ農園で働く日本人労働者。

法律を制定した。この法律は、米国において人種差別をした最初の移民法として、移民史上注目すべきものである。これにより中国人の流入は急減する。その状況は「中国人の米国移民数の推移」で一目瞭然であろう。実際には、禁止期間は10年後にも解除されなかった。

次いで1885年には、契約労働者の移住を禁止する法律が成立し、米国への移住は個人の自由意思による随意渡航を原則とする、というこの国の移民ポリシーが条文化された。雇用主と契約して一定期間を奴隷のように働く出稼ぎは、非人道的であるとして、基本的に排除されたのである。北米移民がハワイ官約移民や南米移民と基本的に異なるのは、この点である。

こうした中国人排斥の動向に伴い、それまで中国人を使用していた農園では、欧州系移民によってその不足を補おうとした。だが、欧州移民は労賃が高いうえ、必ずしも農園作業に適していなかった。その結果、その間隙を充当するかたちで、勤勉な日本人がカリフォルニアの農場や果樹園を主体に進出していったのである。1890年代に入ると、これと同様の事情により、鉄道建設や鉱山の分野でも日本人が雇われるようになった。

日清戦争後の北米渡航者の急増

一方、日清戦争後の在米日本人の急増については、日本側のプッシュ要因が大きかったと考えられる。

ご承知のように、明治維新は士族が行なったものだが、これによって没落したのは、皮肉なことには士族だった。かれらの中から初期の海外移住者が現われたことは、会津藩士族の「ワカマツ・コロニー」の例に見るとおりである。だが、窮迫したのは士族だけではなかった。

明治の資本主義の発展に伴って、土地の売買が自由になり、金融が発達すると、物価が高騰。これが農村と漁村の生活を圧迫した。もともと戦前の日本では人口が潜在的に過剰であり、季節的な出稼ぎによって辛うじて切

り抜けていた状況だった。したがって、自然災害などに見舞われると、非常な窮乏に追い込まれるのが常態だったのである。開国後、海外への出稼ぎ渡航熱が高まった背景には、こうした事情があった。

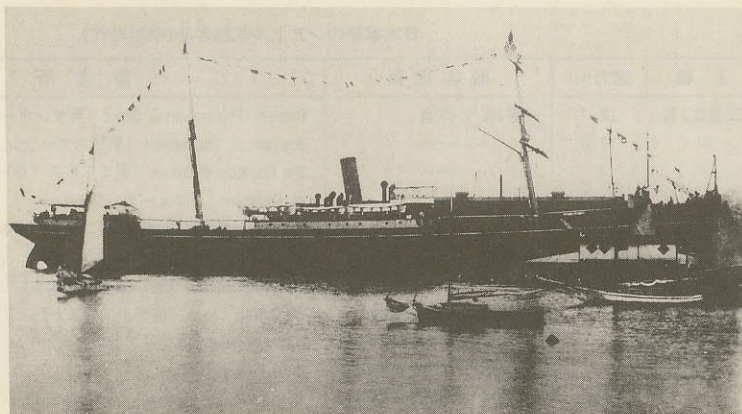
日清戦争(1894~95年)は、海外発展の一大転機となった。戦勝は日本人の対外視野を広げ、青年層を中心に海外渡航を希望する者が増加した。ハワイ渡航者が急増し、1899年(明治32年)にはペルー移民が開始されている。こうした渡航希望者に対して便宜を与える機関も、日清戦争の前後に整備された。1891年(明治24年)には、移民問題に関心の強かった外務大臣榎本武揚によって、外務省に移民課が新設された。次いで1896年(明治29年)4月には、「移民保護法」が公布され、法制面が措置された。また、民間の移民会社が設立され、活動を始めたのもこの時期である。とはいっても、北米移住については、出稼ぎ渡航はご法度であった。当時の旅行案内書を見ると、契約労働者は一切入国禁止、三等船客は入国の際に携帯金50ドル(邦貨100円)の提示を求められる、とある。

こうした状況のため、方便として留学生の名目で入国する方法がとられたが、もう一つの有力な入国ルートは、とりあえずハワイで働いたのち大陸へ渡航する方法だ。前回紹介したハワイの俗謡「ホレホレ節」に、「行こかメリケン 帰るかジャパン ここが思案の布哇国」という一節があるが、日清戦争後、ホノルルからサンフランシスコ、シアトルへ向けて転航する日本人は、おびただしい数にのぼった。1901年(明治34年)末~1907年(明治40年)2月までの数年間、ハワイから北米に渡航した日本人は約5万7,000人に達している。

自由渡航時代に相当するこの時期、ハワイの砂糖キビ農場の月給は、1ヵ月26日就労で18~20ドル程度であった。年収に直すと、216~240ドル(年間就労日数312日)である。これに対して、ほぼ同時期の在米日本人の所得については、1909年(明治42年)の調査と推定される職種別の数字が残っているが、それによると、

工場労働者	年収 441ドル	年間就労日数 210日
農場労働者	428ドル	285日
料理店給仕	360ドル	365日
果樹園労働者	284ドル	210日
(ほか省略)		

ご覧のように、米国のほうがはるかに高く、これが大陸転航の大きな要因となったことは間違いない。同じ調査では、在米日本人の生活費は平均して年間150~200ドルであり、米国で働けば相当な貯蓄が可能であったことも分かる。農場労働者の年収428ドルは邦貨で約860円に相当するが、日本では銀行員の初任給が35~40円(年収420~480円)程度だった時代であり、渡航希望者が多



1896年(明治29年)8月31日シアトルに初入港した満船飾の三池丸(上)とその時の歓迎プログラム。



かった理由がこうした面からも裏付けられよう。
1896年(明治29年)に、日本郵船はシアトル航路を新設。同じ年、浅野総一郎は東洋汽船を設立し、サンフランシスコ航路への進出を図った。こうした動向の背景には、以上見てきたような日米間の渡航事情があった。

「日本郵船株式会社百年史」(1988年刊)によれば、この2航路に先立つ10年ほど前(1885年)、ハワイ王国の代理公使アーウィンから共同運輸に、横浜～ホノルル定期航路(月1便)開設の提案があったが、実現しなかったとある。米国客船が席卷しているこの水域に、貧相な日本船隊が割り込むなど無謀に近い相談で、アーウィンの私的な意向だったのではないだろうか。その後、郵船は1888年(明治21年)に香港～横浜～ホノルル～サンフランシスコ間(年18航海)、1894年(明治27年)には日本～タコマ間の定期航路開設を検討したが、いずれも具体化には至らなかった。

日本郵船のシアトル航路開設

1896年(明治29年)8月1日、日本郵船は神戸出航の三池丸を第1船として、貨客船3隻による香港～シアトル間のサービスを開始した。船客8人、移民客253人を乗せた三池丸は、横浜からホノルルを経て、31日にシアトルに入港した。移民客253人の大部分は神戸、横浜からホノルルまでの乗船者だったと思われる。シアトル入港の際、三池丸は21発の祝砲による大歓迎を受けた。

次いで山口丸、金州丸が就航。間もなく、使用船4隻による4週1回の定期となった。寄港地は下関、神戸、横浜、ホノルル(臨時)で、のちに上海、門司(下関と代替)、ビクトリアが加えられた。横浜～シアトル間の航海日数は約17日、運賃(1898年のもの)は一等135ドル、二等95ドル、三等28ドルで、三等の28ドルは当時

の為替レートで56円ぐらいである。

「日本郵船百年史」は、初期の就航船として上記の3隻のほか、旅順丸、土佐丸、和泉丸などの名を記載している。旅順丸は、1901年(明治34年)6月に北米航路で初めて日本人船長大野鉦太郎を乗せたことで知られている。これらの船ぶねは英国に発注した三池丸を除き、日清戦争に際し、郵船または政府(戦後郵船に払下げ)が英国から購入したものだ。

1896年という年は、日本海運史上画期的な一年であった。日清戦争に伴う船腹量急増のなかで、日本船の海外航路就航を助成する航海奨励法が、造船業の振興を意図する造船奨励法とともに成立。郵船は国の補助を背景に欧州、豪州、そしてこのシアトル航路の開設に踏み切ったのである。この3航路と、後述する東洋汽船の北米航路は、特定助成航路として航海奨励法の枠を超える強力な国の援助を受けた。

郵船が北米航路のターミナル港にシアトルを選んだのは、米国北部を横断するグレート・ノーザン鉄道社長のジェームズ・ヒル(James J. Hill)の提案による。同鉄道の太平洋側の起点であるシアトルと極東を結ぶことに



グレート・ノーザン鉄道社長のジェームズ・ヒル。

日本郵船のシアトル航路客船(明治時代)

船名	総トン数	垂線間長×幅(m)	主機	速力(kt)	船客定員	建造所
三池丸	3,312	99.2×12.8	三連成1基	12.7	一等10, その他	Robert Thompson & Sons (英サンダーランド)
山口丸	3,287	109.5×12.2	//	12.0	—	Joseph L. Thompson (英サンダーランド)
金州丸	3,967	111.3×13.4	//	//	—	Sir Raylton & Dixon (英ミドルスプラ)
鹿児島丸	4,370	113.5×13.7	//	11.0	—	W. Dobson (英ニューカッスル)
旅順丸	4,794	109.1×14.3	//	//	—	R. W. Hawthorn Leslie (英ニューカッスル)
土佐丸	5,789	136.6×14.6	三連成2基	14.0	一等20, 二等8, 三等100	Harland & Wolff (英ベルファスト)
和泉丸	3,225	101.1×11.9	三連成1基	10.0	—	William Dobson (英ニューカッスル)
鎌倉丸	6,123	138.0×14.5	三連成2基	15.4	一等24, 二等20, 三等116	Workman Clark (英ベルファスト)
信濃丸	6,387	135.6×15.0	//	//	一等26, 二等20, 三等192	D. W. Henderson (英グラスゴー)
加賀丸	6,301	//	//	15.1	一等36, 二等16, 三等168	三菱長崎造船所
伊豫丸	6,320	//	//	15.4	一等36, 二等21, 三等168	//
安藝丸	6,444	//	//	//	一等90, 二等26, 三等158	//
丹後丸	7,463	135.6×15.8	//	//	一等44, 二等26, 三等278	//

東洋汽船の日本丸級

船名	総トン数	垂線間長×幅(m)	主機	速力(kt)	船客定員	建造所
日本丸	6,048	127.6×14.9	三連成2基	18.0	一等106, 二等14, 三等313	Sir James Laing (英サンダーランド)
亞米利加丸	6,210	128.1×15.1	//	//	//	Swan & Hunter (英ニューカッスル)
香港丸	6,064	127.6×14.9	//	//	//	Sir James Laing (英サンダーランド)

よって、ニューヨーク方面と極東間の貨物を接続輸送しようというのが、ヒルの構想だった。郵船はこの航路のポリシーを貨主客従としていたので、鉄道会社との輸送提携は、運航上必須の条件であった。当時の航路収支を見ても、運賃収入の主体は貨物によるものであり、旅客収入は全体の2～3割程度である。往航は移民(積荷は僅少)、復航は綿花、小麦粉などの貨物輸送というのが、この航路の実態だったようだ。

3本の外国航路を開設するに当たり、郵船は貨客船18隻を内外に発注した。発注先は主に英国の造船所である。内訳は欧州用12隻(ほかに予備船1隻)、北米用、豪州用各3隻。総建造費は1,402万円で、郵船はこれを調達するため、資本金880万円を2,200万円に増額した。日

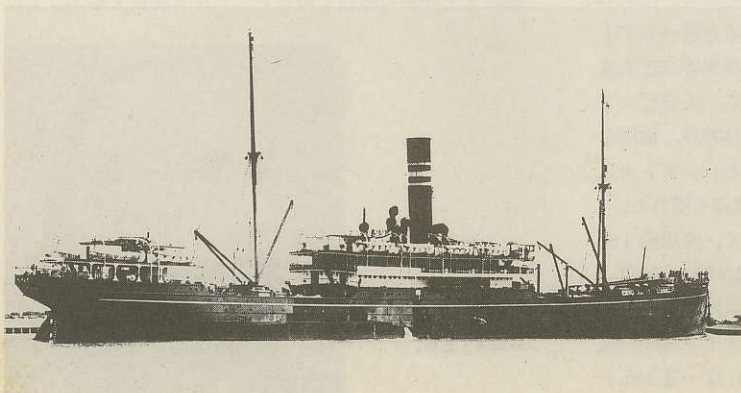
本の客船史上、このときほど外航客船が数多くまとめて建造されたことは、後にも先にも例がない。

北米航路用の3隻とは、加賀丸と同型船伊豫丸、その改良型の安藝丸で、1903年(明治36年)までに、三菱長崎造船所で建造された。この結果、1901年以降は6隻による2週1回のサービスが可能になった。この間、欧州航路の鎌倉丸、同じく予備船の信濃丸なども就航。さらに日露戦争中に、安藝丸を一回り大きくした丹後丸が、シアトル航路用に新造された。7,463総トンの同船は、竣工当時わが国最大の商船であった。これらは、いずれも貨主客従型の貨客船である。

各船の要目などについては、上掲の表を参照していただきたい。移民客用の三等客室は、各船とも定員200人

前後である。加賀丸の一般配置図によると、客室はドーミトリー方式の大部屋(ベッド)で、上甲板の下の船尾寄りに位置していた。大部屋といっても、前回紹介したハワイ移民船の柵状座敷方式ではなく、後年のいわゆる蚕棚に近いものだ。

ところで、このシアトル航路開設5年前の1891年(明治24年)、英国のCP社(カナディアン・パシフィック社)は、エンプレス・オブ・インディア Empress of India (5,905総トン)を第1船とするエンプレス3

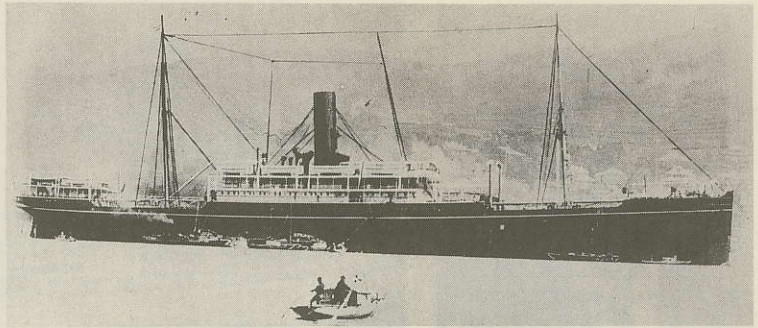


安藝丸。加賀丸の改良型でのちに豪州航路にも使われた。

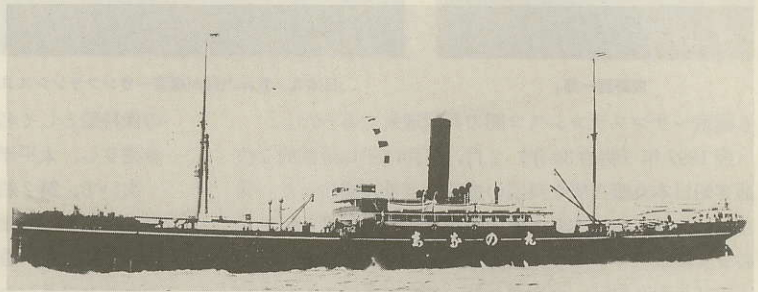


建造年	備考
1888	鉄・鋼製、1921年売却
1890	元英国船 Pak Ling, 1913年売却
1891	元英国船 Kin Tuck, 1904年戦没
//	元英国船 Port Albert, 1910年売却
1892	元英国船 Port Hunter, 1910年売却
//	元英国船 Islam, 1925年解体
1894	1904年戦没
1900	欧州航路船神奈川丸級, 1933年解体
//	若狭丸級, 欧州航路予備船, 1923年移籍
1901	同型船伊豫丸, 1934年解体
//	同型船加賀丸, 1933年解体
1903	1934年解体
1905	1943年座礁

注) 通信省管船局「日本船名録」などを参考に作成。



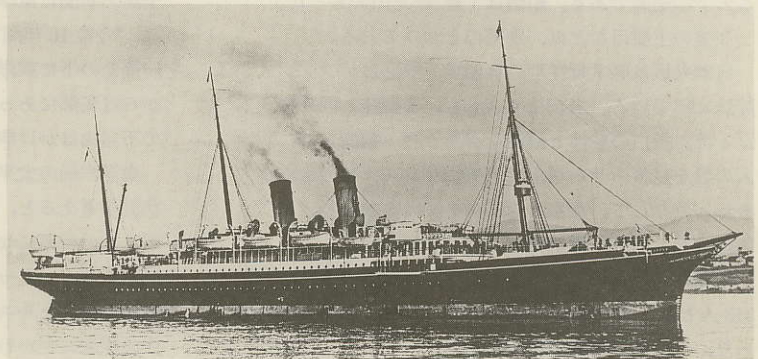
丹後丸。安藝丸の拡大型で竣工当時わが国最大の商船であった。



信濃丸。欧州航路の予備船として建造されたが、シアトル航路にも就航した。日露戦争の際、バルチック艦隊を発見した船として有名。

建造年	備考
1898	1919年チリに売却
//	1911年大阪商船に売却
1898進水	1914年大阪商船に売却

注) 通信省管船局「日本船名録」などを参考に作成。



CP社のエンプレス3姉妹の第2船エンプレス・オブ・ジャパン Empress of Japan。

姉妹を新造し、太平洋航路に投入している。CP社の航路は、バンクーバーを起点に、ビクトリア、横浜、神戸、長崎、上海を経て香港に至るもので、郵船の航路とほぼ並行しているうえ、シアトルとバンクーバーは近いから、この2本は競合する。そうなると、英連邦の大会社が相手では、後発の郵船のほうが不利であるとみるのが自然だ。

郵船はおそらく、エンプレス3姉妹が船客定員770人（うちスティアレジ600人）の客主貨従型であるのに対し、郵船の船は貨物輸送が主体だから競合しないと判断し、参入に踏み切ったのであろう。ご承知のように、郵船のシアトル航路は第2次大戦後まで存続した。最後の就航客船氷川丸（11,622総トン、1930年竣工）が撤退したのは1960年（昭和35年）であるから、戦争による休止期間をはさんで、65年間もサービスが続いたわけだ。その後の歴史は、郵船の航路開設時の読みが実的に的確であったことを証明している。

東洋汽船の太平洋横断航路参入

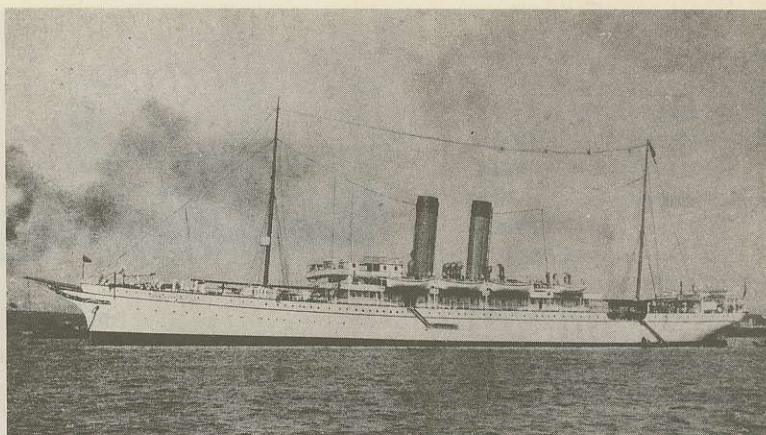
郵船のシアトル航路が、北米側のターミナルにサンフランシスコではなくシアトルを選んだのは、前述のよう

にグレート・ノーザン鉄道社長の構想によるものだが、PM社やO&O社との競合を避けたことも理由の一つと思われる。ところが、郵船が開業した同じ年、米国の老舗船会社が牛耳るこのサンフランシスコ航路に切り込もうとした勇敢な日本人企業家がいた。東洋汽船の浅野総一郎（1848～1930）である。

浅野回漕店を手始めに海運業に乗り出した浅野は、1896年7月、太平洋横断航路進出を含みに東洋汽船を創立した。「東洋汽船六十四年のあゆみ」（1964年中野秀雄編・刊）によると、同月に渡米した浅野は、PM社を支配していたサザン・パシフィック鉄道の社長コリス・ハンティントン（Collis P. Huntington）と交渉し、PM社とO&O社との業務提携について、話をまとめたという。その中身は、米船会社6隻、東洋汽船3隻、計9隻によ



浅野総一郎。



日本丸。東洋汽船が極東～サンフランシスコ航路用に建造した3姉妹船の第1船。

る極東～サンフランシスコ間の共同運航であった。

翌1897年(明治30年)2月、東洋汽船は画期的な快速客船日本丸級3隻を英国の造船所2社に発注した。発注先は、第1船日本丸と第3船香港丸がサンダーランドのジェームズ・レイング社。第2船亞米利加丸がニューカッスルのスワン・ハンター社。のちに名船モーレタニア Mauretania (31,938級トン、1907年竣工)を建造する大手造船所である。船価は1隻98万円であった。

3隻の主要目などは、別掲のとおりである。

日本丸級は客主貨従型の客船で、外形はエンプレス3姉妹に似ている。当初はマストも、3姉妹と同様に3本だった。純白の船体と瀟洒なクリッパー型船首は、明治人の目を見張らせたが、船名表示がローマ字のほうが大きかったりして、なんとなくバタ臭い印象を与えた。米国船会社との共同運航だったからであろう。

移民用の三等の船客定員は、「六十四年の歩み」では313人となっているが、当時の旅行案内書には850人とあり、かなりの差異がある。客室はドーム方式の大部屋で、エンプレス3姉妹と同様、下層甲板の船首と船尾寄りに位置していたと思われる。

第1船日本丸は、1898年(明治31年)12月22日に香港を初出航、日本、ホノルルを経て、翌99年1月14日サンフランシスコに到着した。この航海で、日本人486人と中国人23人がホノルルまで乗船したが、中国人は上陸を拒否されたという。E. M. テート(E. Mowbray Tate)の「Transpacific Steam」(1986年、米国Cornwall Books刊)には、サンフランシスコの入港船としては、このときの日本丸が、米国NPSS社のアリゾナ Arizona (5,147級トン、1879年建造)に次いで史上最大の客船だったとある。だが、級トン数は日本丸のほうが上だから、日本丸が最大ということになるだろう。

アリゾナは、もと英国ギオン・ラインの北大西洋航路客船で、ブルー・リボン記録(大西洋横断スピード記録)

の保持船として名高い。ギオン社の解散後、NPSS社に身売りし、太平洋航路に就航、日本に来ている。

次いで、第2船亞米利加丸は1899年(明治32年)1月15日、第3船香港丸は2月8日に、ともに香港から商業航海に就航、香港～上海～長崎～神戸～横浜～ホノルル～サンフランシスコ間4週1便の定期サービスがスタートしたのである。開業に先立ちハワイを訪れた浅野は、全島の新聞に東洋汽船の広告を出し、さらに日系人を前に、“今後10年間に10万人の移民を輸送する希望で、政府補助の下に東洋汽船が設立されたのであるから、これからは異郷にあって働いている皆さんに対しても、決して不自由はかけ申さぬ”と演説したという。

東洋汽船の太平洋航路参入は、米国やハワイへの移住状況を考えると、タイミングとしては悪くなかった。だが、この時期になると中国人の北米渡航者が少なくなっているうえ、もっと重大な問題として、日本人排斥の初動がカリフォルニアを中心に発生している。こうした移住の将来にかかわる問題について、浅野は深刻に考えなかったようだ。のちに、太平洋航路はこの日本人移民排斥によって、大きな影響を受けるに至る。

サンフランシスコ市教育委員会が日本人学童を公立学校から締め出す決定をしたのは、1892年(明治25年)である。この決定は日本領事の抗議によって撤回されたが、1906年(明治39年)のカリフォルニア地震以後、この問題が再発。日本人商店が不当な迫害を受けるようになった。前述のように、米国が中国人移民を禁止する法律を制定したのは1882年である。在米日本人は、中国人より20年ほど遅れて排斥されるのである。だが、現実に清国に戦勝し、「脱亜入欧」精神の高揚したこの時代にあって、日本人が中国人と同じレベルで白人から迫害を受けようとは、思いも寄らぬことだったろう。

天才的な企業家であった浅野総一郎も、やはり「時代の子」であったといえる。