

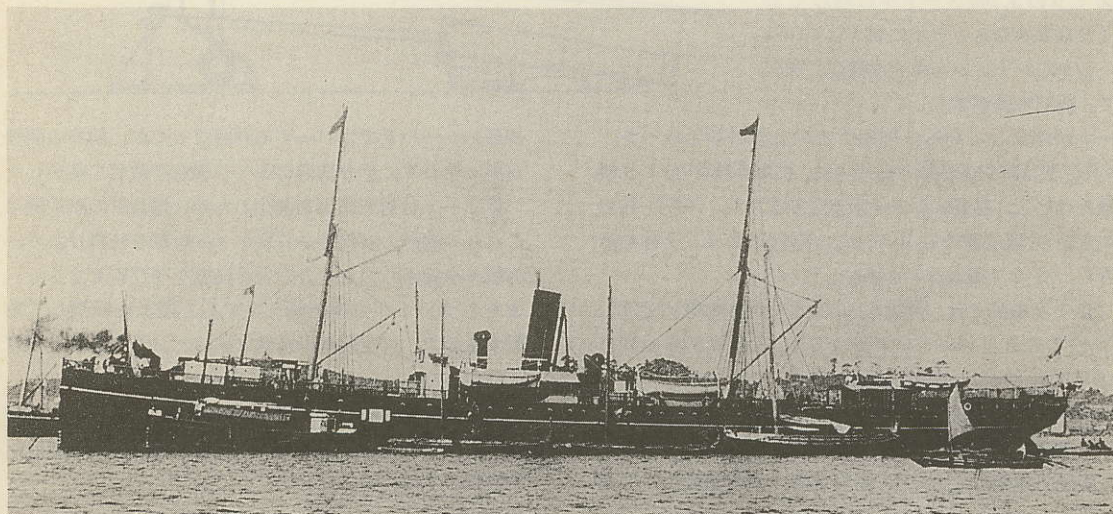
日本移民船始末記

A HISTORY OF JAPANESE EMIGRATION SHIPS ①

by Michio Yamada

第1回 明治のハワイ移民①

山田 迦生 (日本海史学会理事)



ハワイ官約移民船として最も多く使用された山城丸。共同運輸が英国で建造した当時の日本における最優秀商船であった。

はじめに

“定期外航客船は、ほとんどが移民船だった”。

長年、客船史を研究して得た筆者の感想である。

客船の建造と運航に、多くの資金と労働力を必要とすることはいうまでもない。資本集約型＋労働集約型の事業であり、体力のない企業では、とても経営が立ち行かない。客船業が持つこの本質は、19～20世紀の定期客船時代も、現代のクルーズ客船時代も変わっていない。

このような厳しい条件のもとで、1世紀半にわたり客船業を成り立たせてきた基盤は、一体何だったのか。

有力な支柱が二つあった。

まず第一に国の手厚い助成。郵便輸送補助が代表的なものだが、有事に軍用船とすることを条件とした建造補助も、経営の大きな支えとなった。19世紀前半に誕生した英国の老舗会社キュナード・ラインやP&O（ペンシユラー&オリエンタル・スチーム・ナビゲーション社）が、郵便輸送契約による国の助成を経営のベースとしたことはよく知られている。日清戦争後、日本船の外国航路就航を奨励する目的で行なわれた航海奨励法と造船奨励法による補助も、その好例であろう。

第二に移民輸送。移民という継続的かつ大量の輸送需要があって初めて、航路の発展が約束された。

定期客船時代に世界一忙しい基幹ルートであった北大西洋横断航路が、旧大陸側から北米への移民輸送で成長したことは、改めて申すまでもない。北大西洋航路以外の航路についても、欧州を起点に、南米、豪州、アフリカ、極東へ至る定期航路のほとんどは、植民地航路あるいは移民航路である。植民地航路も一種の移民航路であると考えれば、これらの航路の就航客船もまた、移民船であったといえるだろう。

日本の場合も同じだ。北米や南米への遠洋航路は、移民輸送を背景に成立したものであるし、台湾、南カラフト、そして朝鮮半島、満州（中国東北地方）への近海航路もまた、日本人の海外渡航の大動脈であった。

こうしてみると、欧米でも日本でも、定期外航客船の相当数は移民船であったことが分かる。そうだとすれば、客船の実態に迫り、その実像を得るには、移民船の歴史に踏み込み、船と航路を社会と連動させた姿でとらえる必要があるのではないか。筆者が移民船史に取り組もうと思いついた動機は、この点にある。

日本では、移民史の著作は数あるが、移民船史の研究書は皆無である。また移民史をひもといても、移民船の



記述は少なく、誤りも多い。筆者は常々、こうした状況に不満を感じていたし、何とかして移民史のこの空白の頁を埋めたいとも思っていた。

そこでこの稿では、焦点を主に日本の移民船にしぼり、明治のハワイ集団渡航に始まり、1973年(昭和48)2月横浜出帆の南米移民最終船「にっぽん丸」に至る1世紀余の移民船の変遷を、順次たどってみることにしたい。

なお最初に、「移民」という用語について触れておこう。第2次大戦後「移民」は、行政側の主導により「移住」と表記される例が多くなった。「移民」が「棄民」を連想させたかつての国の移民政策への強い反省からであろうが、用語の言い換えは逆にいえば、「移民」という言葉に、重く苦しい歴史が封じ込められていることをも意味している。したがって、この稿のように歴史をテーマとする場合、「移民」の使用を避けることは、かえって史実を曲げることにもなるであろう。

「元年者」のハワイ集団渡航

ところで、「移民」とは一体、どういった現象を指すのだろうか。たとえばの話、最近、日本には多くの外国人が入国し就労しているが、彼らのような出稼ぎ目的の労働者は、移民とはいえない。移民というのは、母国に見切りをつけ、移住国に永住しようとする人々を指している。つまり、移住先に骨を埋めようという意思があるかないかがポイントであり、単に家郷に送金するために出稼ぎにきている者は、移民といわないのが普通だ。

もともと日本人は、列島への定着性が強く、母国をあとに外国に帰化するという発想を持たなかった。とくに明治期の移住者の場合は、移民というよりも出稼ぎ意識の方が濃厚で、それが後に米国で、「帰化不能外国人」として排斥される口実となったのである。

ともあれ移民史をひもとくと、日本人の最初の組織的移民として、前述の1868年(慶応4)の「元年者」と呼ばれる153人、同じ年にグアム島に行った契約労働者40余人、そして翌69年(明治2)に北米へ渡った会津藩一行(人数は40人説など諸説ある)が紹介されている。このうち「元年者」とグアム島渡航者は、オランダ系米国人のユージン・ヴァン・リード(Eugene Miller van Reed)が斡旋したもののだが、グアム島の方は、詳細を伝える史料は現在残っていない。

一方の会津藩一行は、貿易商エドワルト・シュネル(Edward W. Schnell)に

よって引率され、カリフォルニア州サクラメントの西に入植した日本人集団である。移住先に永住しようという明確な目的意識をもった移民としては、わが国最初のものだ。戊辰戦争に敗れた会津人を中心とした一行は、1869年5月初旬、横浜出帆の米国PM社(パシフィック・メイル社)の木造外輪汽船チャイナChina(3,836総トン、1866年建造)に乗船、同月27日にサンフランシスコに到着している。

希望をかけた一行のいわゆる「ワカマツ・コロニー」は結局挫折し、19歳で夭折した少女おけい(シュネルの子守り)の名だけが、今では有名である。

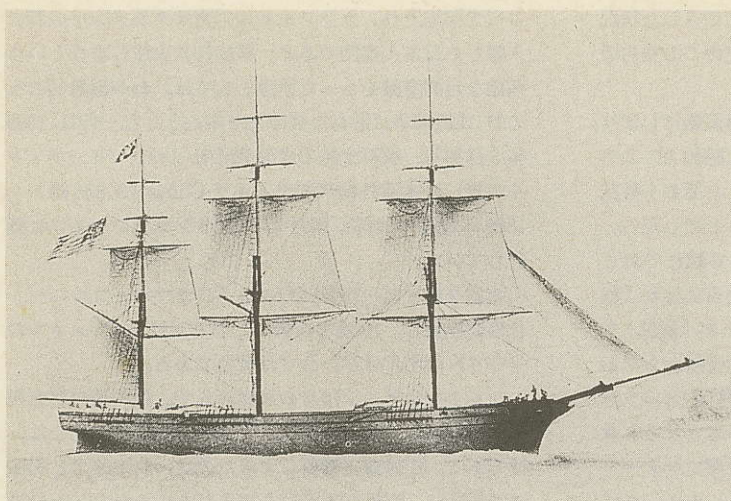
シュネルはドイツ出身の武器商人で、長岡藩の家老河井継之助に、ガトリング砲2門を1万両で売ったのは、彼である。佐幕藩に密着しすぎた彼は、会津藩士と同様に維新後は、海外に新天地を求めざるをえなかったであろう。

次に「元年者」について触れよう。153人から成るこの集団は、前述のようにヴァン・リードの斡旋でハワイへ渡ったもので、3年契約で製糖会社の砂糖キビ農場で働く出稼ぎ渡航だった。153人の構成も、男子146人、女子5人、子供2人と、成人男子が大部分を占める。彼らが後年、「元年者」と呼ばれるようになったのは、渡航した年の9月に、慶応から明治に改元されたことに由来している(のちにはさらに、官約移民以前の渡航者すべてを「元年者」と称した)。

ハワイ王国の製糖業は、1835年(天保6)のカウアイ島コロア製糖会社の設立に始まり、その後、熱帯系の風土を利して同国の主要産業に成長した。特に、1874年(明治7)に王位についたカラカウア王(King David Kalakaua)は、砂糖キビを中心とする農業の近代化に力を入



「元年者」をハワイに送ったユージン・ヴァン・リード(左)。横浜在住の米国人貿易商で、当時ハワイ領事を務めていた。



「元年者」を輸送したサイオト Scioto。

れた。製糖業は大量の労働力を必要とするが、同国はこれを解決するため、1851年（嘉永4）に中国人労務者の導入を開始し、次いで日本人労務者の誘致を計画したのである。

1867年（慶応3）にハワイ王国は、横浜の同国領事を務める貿易商ヴァン・リードを通じて、幕府との間に「日本ハワイ臨時親善協定」を結ぶことに成功。この協定をもとにヴァン・リードは、神奈川奉行から出稼ぎ人350人分の渡航印章（旅券）を受け、同国の依頼による集団渡航者を募集したのである。ところが、折悪しく募集中に明治維新となり、しかも、この渡航に反対する新政府は、幕府の渡航印章をすべて無効とした。

やむなく彼は、新政府の承認を得ないまま、帆船サイオト Scioto に153人を乗せ、1868年5月17日、強引に横浜を出港させた。同船は35日間の長い航海の末、6月19日（日本は20日）にホノルルに入港したが、航海中、和吉という者が病死し、水葬に付されたこと、中国人コックとの間で喧嘩があったことなどが、佐久間米吉の

「元年者渡航日記」に記録されている。

このサイオトという帆船のことは、「ロイズ船名録」にも記載がなく、詳細は分らないが、「移民百年の年輪」（川添樫風著、1968年移民百年の年輪刊行会刊）には、1849年（嘉永2）米国メイン州ブランズウィックの建造で、総トン数は855トンとある。さらに、この書は同船のものとして、3本マスト、シップ型の木造帆船の絵も掲載している。また船籍については、「ハワイ日本人移民史」（同史刊行委員会編、1964年布哇日系人連合協会刊）など多くの移民史書には英国船とあるが、同書は英国領ジブラルタル籍で、船主はボストンの米国人としている。上記の

絵を見ると、ミズン・マストに米商船旗が上がつており、船名がオハイオ川の支流サイオト川に由来するらしいことから、実質上の運航船主は米国人だったようだ。

後年「元年者」と呼ばれたこの153人は、わが国の海外集団移住の先駆者として、移民史の第1頁に必ず記述されている。しかしこの一件は、明治政府が「元年者」の渡航を不法出国であるとしたことから、間もなく日本、ハワイ間の国際紛争に発展。新政府は翌年、調査使節として上野景範をハワイに派遣し、交渉に当たらせることになったのである。弱冠25歳ながら識見豊かな上野は、紛争を収束させるとともに、帰国希望者40人の即時送還も協定した。

一方、残留を選んだ「元年者」の相当数は、砂糖キビ農場の厳しい労働に耐え、契約期限満了後も現地女性と結婚して、ハワイ社会に溶け込んでいった。結果的には彼らは、移住先に定着した最初の海外集団移民として、長く記憶されることになった。

約定書による官約移民の開始

「官約」という言葉は「広辞苑」にはない。が、「官約移民」というのは要するに、政府間の協約による移民のことだ。日本とハワイ王国間の官約移民がスタートしたのは1885年（明治18）。「元年者」から実に18年もの年数が経っている。前述の国際紛争の後遺症で、集団渡航に対し、明治政府が消極的になったためである。

一方、ハワイ王国は、1871年（明治4）に「日本ハワイ修好通商条約」が結ばれたことに力を得て、その後も日本人移民の誘致交渉を続けた。誘致にとくに意欲的だったのはカラカウア王であった。王は「元年者」の仕事ぶりを実際に見て、日本人労務者が中国人よりも、勤勉

●海人社取次図書案内

下記の書籍は本屋さんでは取扱っておりません。
ご希望の方は弊社へ直接お申込み下さい。

岡村 恒四郎著

香港海軍工作部

故岡村恒四郎元海軍技術中佐の第二海軍工作部（香港）時代の回想録。同工作部について初めて公けにされた貴重な記録。

頒布価格3,605円 450円



性と同化力に優れていると考えていた。

王は、全権公使として1882年(明治15)にジョン M. カペナ (John M. Kapena)、次いで1884年(明治17)にカーチス P. イアウケア (Curtis P. Iaukea) を派遣して、外務卿井上馨と交渉に当たらせた。この間、両全権を補佐し、渡航実現に最も働いたのは、同国駐日代理公使ロバート W. アーウィン (Robert W. Irwin) であった。アーウィンはフィラデルフィア出身の米国人で、1866年(慶応2)に来日し、PM社や三井物産などに在職。井上馨のほか、伊藤博文、益田孝(三井物産の創立者)など朝野の名士と親交が深かったという。

1884年にアーウィンは、「移民約定書」なるものを日本側に提示。日本政府は、これが両国間の条約ではなく、ハワイ政府の代表者アーウィンと渡航者個人間の自主契約であるとの解釈で、約定書の諸条件を認めたのである。したがってこの約定書は、単なる渡航契約であって条約ではない。正式な「日本ハワイ渡航条約」は、1886年(明治19)1月28日に東京で調印される。

約定書の骨子は、次のとおりである。

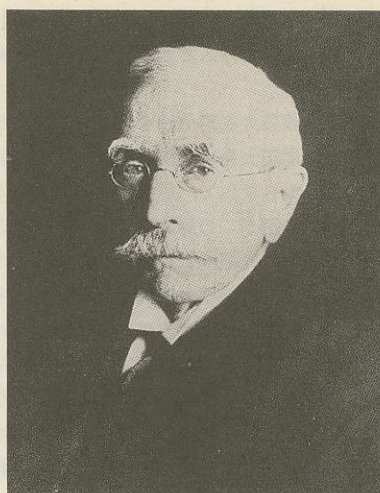
- ①往航の船賃(下等船室)はハワイ政府が負担する。
- ②契約期間は3年間とする。ただし延長可能。
- ③月給として9ドル(妻6ドル)、食費1カ月6ドル(妻4ドル、子供1ドル)をハワイ政府が支給する。
- ④就労日数は1カ月26日。労働時間は耕地では1日10時間、製糖工場では12時間とする。
- ⑤月給から25パーセントを天引き。ホノルル日本領事を通じて銀行に預金し、帰国の旅費に当てる。

ご覧のように、この渡航も出稼ぎが目的であり、本来の移民とはいえないものだ。だが「元年者」と同様、彼らも最終的には、ハワイに根を下ろすのである。ちなみに月給9ドルについてだが、日本銀行統計局の資料によると、この時期の9ドルは邦貨約11円に相当する。東京の大工の手間賃が1日50銭程度だった時代であり、9ドルの月給はそれより多少安い、実質的には食費込みで15ドル(邦貨約18円)になるわけだから、農村で苦勞するよりは、ずっと良かったわけだ。

かくして1884年、のちにハワイ社会に大きな足跡を残すことになる官約移民**募集が開始**。日本領事館もホノルルに設置された。関係業務は、ハワイ国理事官兼移住事務局特派委員という長い肩書きのアーウィンによって行なわれ、日本側もむろんこれに協力した。彼は渡航交渉に骨を折っただけでなく、移民募集、輸送などの実務面でも、中心となって動いたのである。ちなみに、彼は1925年(大正14)に日本で没したが、日本政府はその功績に対し、勲一等旭日大授章を贈っている。

かくしてアーウィンは、官約移民の第1回分として、600人分の募集に着手した。東京府知事に募集協力を求

官約移民の実現に尽力した
ハワイ国駐日
代理公使ロバ
ート W. アー
ウィン。



めた彼の書簡が「山口県大島郡久賀村文書」にあるが、その冒頭で輸送に当たる船について触れている。

“布哇国へ渡航シ農業ニ従事致度旨自ラ願出候者手当向之儀、横浜ヨリホノルル府迄ノ渡航ハ太平洋汽船会社東京丸或ハ共同運輸会社ノ山城丸ノ如キ上等ノ汽船ヲ以テ之ニ充テ、其費用ハ我政府ニ於テ一切負担シ……”

東京丸とはPM社のシティ・オブ・トウキョウ City of Tokio のことである。後述のように同船と山城丸は、当代の日米を代表する優秀船であり、ハワイ王国が日本人誘致にいかにか積極的にあったかが、この書簡からもうかがわれる。親日的なハワイ国王が倒れ、日本人排斥の動向が出てきた私約移民時代になると、これとは対照的に、チャーター料の安い老朽船が投入されるのである。

募集は大成功。渡航申込者の数は、予定をはるかに超え、実に28,000人も多数にのぼった。うち944人(この人数には異説もある)が、第1回分としてハワイを目指した。944人の構成は、男子676人、女子158人、子供

カラカウア王。
この親日家の積極的な誘致で多くの日本人がハワイに移住した。



110人。出身地は、山口県の422人を筆頭に、広島県222人、神奈川県144人と続いており、山口県人が最多数を占めている。

中でも同県大島郡の出身者は、実に305人を数えた。大島郡は周防大島に位置する。周防大島は瀬戸内海では3番目に大きな島で、屋代島とも呼ばれるが、第1回官約移民の3割がこの島の出身者であったという事実は、ハワイ移民の先駆地として特記すべきことであろう。

この時期、西南戦争後のデフレ政策で全国的に不況が拡大。農村部では風水害による凶作も加わってダメージが大きく、悲惨な状態が続いていた。特に、山口県を中心に中国地方では事態が深刻で、貧窮と飢えに苦しむ農民が多かった。山口県に募集の力点が置かれたのは、この辺の事情をよく心得た同県出身の井上馨の意向があったためと伝えられている。

シティ・オブ・トウキョウ出航

ハワイ官約移民の第1船は、アーウィンが前述の書簡で約束したPM社のシティ・オブ・トウキョウであった。

同船は、944人の渡航者のほかに、アーウィン夫妻(夫人は日本人)、ホノルル駐在初代領事中村治郎夫妻を乗せて、1885年1月28日午後、横須賀に近い長浦を出港した。船長はジェファソン・モーリー(Jefferson Maury)であった。その当時、関東で天然痘が流行していたことから、渡航者は長浦に1週間隔離されて種痘などの処置を受け、当地から乗船したのである。

シティ・オブ・トウキョウは太平洋横断航路の定期客船であり、後出の山城丸以降の日本船のように、ハワイ渡航用にチャーターされたものではない。この点は、翌年実施された同型船シティ・オブ・ペキン City of Peking による第3回官約移民の場合も同様である。この両姉妹船は、竣工当時米国最大の船であり、1875年(明治8)4月にサンフランシスコ～ホノルル～横浜～香港間に就

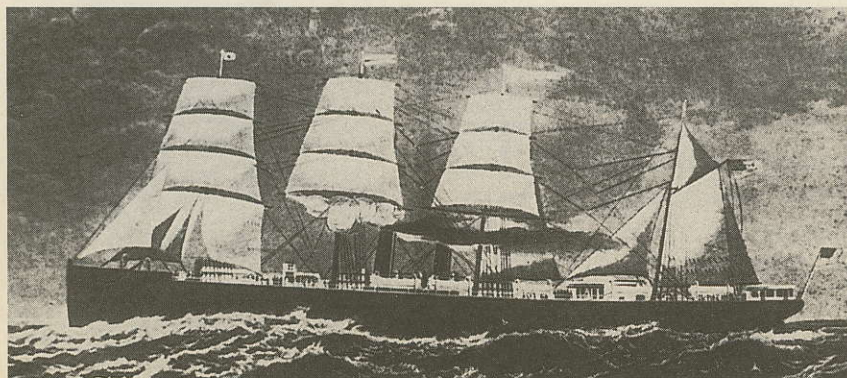
航、それまで22日を要した太平洋横断日数を、一挙に16日に短縮している。ちなみに、このPM社の太平洋航路は、1867年に開設されたものだ。

欧米の海事史書によれば、シティ・オブ・トウキョウは、4本マスト、パーク型帆装を装備した2本煙突のスクリュー船で、主要目は次のようになっている。ちなみに「ロイズ船名録」には、同船の記載はない。

鉄製汽船、5,079総トン、長さ124.4メートル、幅14.3メートル、主機コンパウンド1基、速力15ノット、船客定員キャビン・クラス150人、スティアリッジ1,500人、1874年米国ペンシルヴェニア州チェスターのジョン・ローチ社で竣工。同型船のペキンは、「ロイズ船名録」にデータが出ており、5,080総トン、長さ128.9メートル、幅14.6メートル、深さ8.4メートルとあるほかは、トウキョウと同一である。

シティ・オブ・トウキョウがスクリュー船であることは、これらの記録や別掲のイラストで明らかだが、腑に落ちないのは、移民史関係の書の多くが、ビーム機関を装備した外輪船の絵を、同船のものとしていることだ。日米交流史の研究書として評価の高い「日米文化交渉史」(開国百年記念文化事業会編、1955年洋々社刊)の「移住編」や、「山口県大島郡ハワイ移民史」(土井彌太郎著、1980年マツノ書店刊)などでは、PM社の外輪船ニューヨーク New York (2,217総トン、1864年竣工)に似た船の絵を掲載し、シティ・オブ・トウキョウと誤って紹介している。

さて、日本を出航したシティ・オブ・トウキョウの航海は、天候に恵まれ平穏で、集団の秩序も良好だった。客室はむろんスティアリッジだが、この航海では中国人移民がいなかったのも、食事は和風のものが供された。また船内では、出身地別に「組」が構成され、各「組」の幹部が秩序の維持に当たった。こうした自主管理方式は、後年の南米移民船の航海でも採用されている。渡航者たちの服装は、大部分が農村出身者なので、一重(ひとえ)物、筒袖、股引き、印半纏(しるしばんてん)、下



第1回目のハワイ官約移民に使用された米国PM社のシティ・オブ・トウキョウ City of Tokio 級。竣工当時米国最大の船であった。



駄ばき，といういでたちで，洋服を着た者は，東京や横浜からの乗船者の一部に見られただけであった。

こうして同船は，13日間の航海を経て2月8日（日本は9日）朝ホノルルに入港，沖合に投錨した。ただちに上陸した渡航者たちは，移民収容所に一時収容され，同月16～23日の間に，それぞれの砂糖キビ農場へ散っていった。移民収容所は，ニューヨークのエリス島に相当する検疫施設で，ホノルル沖の島（Quarantine Island）にあった。彼らは，港と島を結ぶ長い「チャイナ・ブリッジ」を渡って，収容所へ向かったのである。親日家のカラカウア王は，早速ここを訪れ，歓迎のフラダンス・ショーを開催したという。

シティ・オブ・トウキョウは，この記念すべき航海の4カ月後の6月24日，東京湾（神奈川県三浦郡金田湾）で暴風のため座礁。乗客は全員救出されたが，船は1週間ほどのちに全損となっている。

移民に従事した最初の日本船山城丸

シティ・オブ・トウキョウに始まる官約移民は，日清戦争直前の1894年（明治27）6月15日にホノルルに入港した三池丸まで，10年にわたって計26回実施され，29,069人の移住者が新天地ハワイの土を踏んだ。その間に投入された船ぶねと各回の渡航者数は，別掲のとおりである。最も多く使用された船は山城丸で，半分近くの12回も就航しており，次が三池丸の5回となっている。山城丸は，官約移民輸送で最も働いた船であった。

山城丸とその姉妹船近江丸は，三菱会社とともに日本郵船の母体となった共同運輸が，英国に発注建造した鉄製汽船である。「船名録」（通信省管船局）などによると，山城丸の主要目は次のとおりである。

鉄製汽船，2,527総トン，垂線間長92.0メートル，幅11.5メートル，満載吃水6.5メートル，主機コンパウンド1基，出力2,200馬力，航海速力12ノット，1884年（明治17）5月英国アームストロング社建造。1910年（明治

ハワイ官約移民船と渡航者数

	ホノルル到着年月日	船名	渡航者数
第1回	1885. 2. 8	シティ・オブ・トウキョウ	944
第2回	// 6. 17	山城丸	988
第3回	1886. 2. 14	シティ・オブ・ベケン	927
第4回	1887. 12. 11	和歌浦丸	1,447
第5回	1888. 6. 1	高砂丸	1,063
第6回	// 11. 14	//	1,081
第7回	// 12. 26	//	1,143
第8回	1889. 3. 2	近江丸	957
第9回	// 10. 1	山城丸	997
第10回	// 11. 21	//	1,050
第11回	1890. 1. 9	//	1,064
第12回	// 4. 2	//	1,071
第13回	// 5. 22	//	1,068
第14回	// 6. 17	相模丸	596
第15回	1891. 3. 11	山城丸	1,093
第16回	// 3. 30	近江丸	1,081
第17回	// 4. 28	山城丸	1,091
第18回	// 5. 29	//	1,488
第19回	// 6. 18	三池丸	1,101
第20回	1892. 1. 9	山城丸	1,098
第21回	// 6. 25	//	1,124
第22回	// 11. 28	//	989
第23回	1893. 3. 6	三池丸	729
第24回	// 6. 6	//	1,757
第25回	// 10. 9	//	1,631
第26回	1894. 6. 15	//	1,491

官約移民合計29,069人（日本船：27,198人，米国船：1,871人）

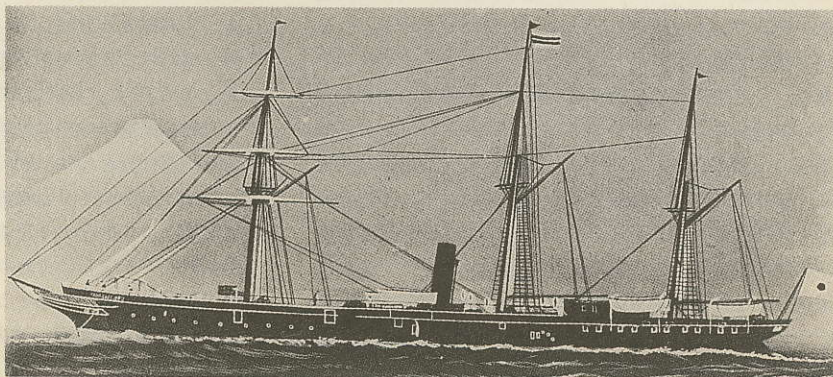
（注）ホノルル日本総領事館の資料による。

43）に大阪で解体。

共同運輸は，1882年に，外務卿井上馨，農商務大輔品川弥二郎など長州閥の政府高官の主導により発足した船会社である。この会社は，国のシーパワーへの寄与を設立目的の一つとしており，海軍の支援を得るため，社長に海軍少将伊東篤吉，同大佐速武秀行が就任するなど，海軍軍人を経営陣に参画させていた。今でいえば，外務省，農水省，通産省，防衛庁のバックアップで誕生したようなものだ。したがって，極めてナショナルラインの色彩が濃く，その社船は義勇艦に似た性格を持っていた。

新会社は最初，東京風帆船，北海道運輸，越中風帆船の3社の所有船を引き継いだ，そのほとんどが帆船で

高砂丸。第5～7回目のハワイ官約移民に使用された。





ハワイ島ヒロ郊外にあるワイナク農場の日本人集落。第2回船山城丸の渡航者達が住んだので「ワイナク2回船キャンプ」と呼ばれた。



1890年頃に撮影されたワイナク農場の日本人住居。農場側が用意した古材、竹などを使用し、屋根は砂糖キビの枯葉で葺いた。

あったため伊藤社長自ら渡英、14隻の汽船を発注し、2隻の新鋭船を購入した。渡英に際し伊藤は、当時共同運輸の嘱託であった前述のアーウィンを伴っている。

山城丸と近江丸は、この英国製フリート中のエースであり、この時期の日本海運界が持った最優秀船でもあった。建造所のニューキャッスルのアームストロング社は、英国の一流軍艦メーカーであり、明治の日本海軍は同社に、戦艦初瀬、巡洋艦浅間、吉野、浪速以下、多数の軍艦を発注している。商談のため英国に出向いた海軍軍人の伊藤社長にとって、軍関係筋の造船所と交渉するのは順当なことだし、有事の際にシーパワーに貢献する優秀船を建造するという趣旨からしても、軍艦メーカーへの発注は当然の選択であっただろう。

山城丸級が、軍艦並みの堅牢な商船であったことを証明する史料がある。多額の建造費負担と三菱会社との競合で経営難に陥った共同運輸が、不振の原因を分析した説明文書中で述べているもので、要するに、両船は実質的には海軍省が発注した船で、構造は軍艦仕様であり、商船には向いていない、という内容である。

“抑山城近江ノ両汽船ハ固ト海軍省ノ御注文ニ係リ其ノ構造非常ノ便ヲ重スルヲ以テ自ラ商売船ニ適セサル所アリ…”（『近代日本海運生成史料』所載、1988年日本郵船刊）

ちなみに、山城丸の就航ルートは横浜～神戸航路で、横浜を毎月4、9の日、神戸を1、6の日に、出港、旅客と貨物の運搬のほか、郵便輸送も行っていた。

さて、山城丸がこの官約移民輸送に初めて従事したのは、第2回である。同船は、988人の渡航者を船上に、シテイ・オブ・トウキョウと同年の1885年6月4日に長浦を出港、同月17日にホノルルに入港している。この航海は、日本船による本格的な移民輸送の嚆矢であり、わが国の海運史と移民史の上で特筆されるべきことだ。（1988年刊行の『日本郵船株式会社百年史』では、山城丸のハワイ到着を12月15日としているが、何かの誤りであろう。本稿の出入港月日は、筆者が当時の新聞記事で確認したものである）。

このときの移住者の出身地は、広島県390人、熊本県276人、福岡県149人、滋賀県74人、新潟県37人、和歌山県33人、神奈川県12人、群馬県10人、千葉県8人（総数より1人多い）。広島、熊本、福岡の3県だけで8割を占めていた。男女別内訳は、男子947人、女子42人。子供は14人。成人男子が圧倒的に多い。

官約移民輸送の日本船第1船として、新造優秀船の山城丸が選ばれたのは、前述のハワイ側の方針のほか、アーウィンがかつて共同運輸の嘱託だったことも関係があるだろう。この年の9月末、三菱と共同運輸が合併して日本郵船が設立されており、これ以後11回にわたる山城丸の移民輸送は、郵船によって運航されている。結局、12回の航海で同船は、官約移民総数の45パーセントにあたる13,121人をハワイへ送り込んだのである。