

課」、すなわち、ごくわずかな部分のみにすぎない事。

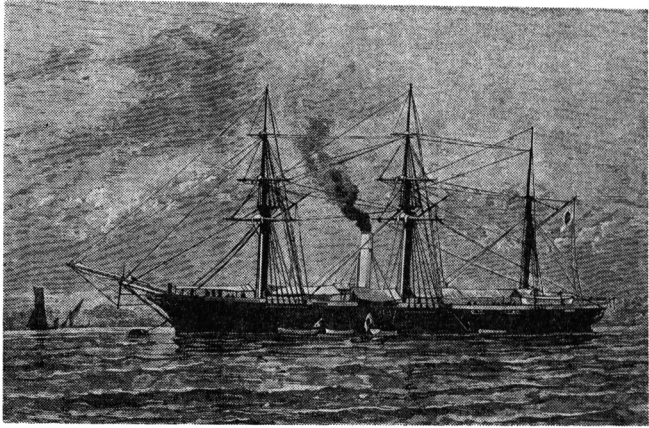
もつとも、この主船寮の意見書がはたして海軍省の幹部会議で採りあげられ、卿の決裁をとるところまでいったのかどうか、決裁はどうなったか、などについては明らかでない。ただ、ここでは主船寮がウエルニーとその部下を排除して、造船所の管理権限を確立しなければならぬとする強い意志が認められることだけは確実である。

海軍主船寮の真意は、造船所の管理権の全面的掌握にあったと見るべきであろう。技術上すでに自信をつけたという点はある程度事実としても、そのころまでに建造した船といえ、御召船「蒼龍丸」のほか、「利根川丸」・「函容丸」（第一・第二）などの運送船や横浜―横須賀間の往来、引き船などの小型汽船ばかりであって、海軍当局が望む「軍艦」建造の段階には入ってはいなかった。主船寮の意見書に言う「自信」なるものは、このような段階の「自信」にすぎなかった。海軍当局は、この意見書がでたにもかかわらず、その翌月、ウエルニーに対して「軍艦」の建造を要求している。

横須賀造船所 建艦第一号

主船頭しゅせんのかみが求めた新造艦は排水量二、六〇〇トンであった。しかし、ウエルニーは艦材不足のため、排水量八〇〇トンに縮小して建造に着手した。八〇〇トン級といえ、造船所がこれまで建造した船のうちもつとも大きい函容丸四五〇トンの二倍の大きさであり、それはいうまでもなく製図から始まるわけだが、その起工の日付は明らかでない。横須賀造船所建艦第一号の新艦は「清輝」と命名された。つづいて同年九月には第二艦の「迅鯨」も着工される。それからおよそ二年、一八七五（明治八）年三月五日、「清輝」の進水式が天皇を迎えて盛大におこなわれた。臨席参会者三千ともいわれているから、造船所創設いらいのにぎわいであったことと想像される。

進水式当日、天皇は有栖川・東伏見・伏見三親王・三条太政大臣・岩倉右大臣・大久保・寺島両参議などのほか、海軍将校らの供奉員を従えて、横浜から龍驤・東・雲揚の三艦と運送船大坂丸に分乗、午後横須賀港に到着し、最初の盛大な進水式が



横須賀造船所建造艦第1号「清輝」
(イラストレイテッド・ロンドンニュースから)

神奈川県立博物館蔵

おこなわれた。

**造船所雇いフ
ランス人の解雇**

ある。

しかし、その年の十二月、海軍省はウエルニー・チボジー・サバチェら幹部三名の解雇をフランス側に申し入れたので

寺島外務卿からフランス公使ド・サンカタンに伝えられた解雇の条件はつぎのとおりである。

(一)、ウエルニーは本年中に横須賀造船所首長の任を解き、その事務を日本官員に引き継ぐこと。解雇の際、三か月分の俸給を支給すること。(二)チボジーは当時賜暇帰国中で留守であったが、帰任予定の三月以降、造船所顧問として十か月から一か年間雇い継ぐこと。その帰任までの間、ウエルニーが代わって顧問を引き受けることは日本政府としては好都合ではあるが、諾否はウエルニーの自由とすること。(三)サバチェ・モリス・ウエルニーも、ウエルニー同様の条件で本年中に解雇すること。

モリス・ウエルニー担当の外国注文品取り扱ひ事務を主船大師細谷安太郎に引き継がせ、翌三十日、ウエルニーとサバチェは天皇に謁見してそれぞれ勅語を賜わり、奉答する。三十一日、ウエルニーらは解雇命令に同意する。

年があらたまった一八七六(明治九)年一月十六日、川村海軍大輔は延遠館にウエルニー・サバチェ両夫妻を招いて離別の

宴をひらいた。当日、三条太政大臣も出席、造船所の四人のフランス人も列席した。席上、川村は勲章の贈呈は後日になることを告げ、また宮内省からは書棚・花瓶・琥珀織などが贈られた。

二日後の十八日、サバチュエは家族とともに横浜から帰国する。同月上旬、海軍少将兼大丞赤松則良が病氣中の肥田浜五郎に代わって主船頭と造船所長官を兼ね、また、遠藤主船助がウエルニー担当の事務引き継ぎをおこなった。こうして三月十三日、ウエルニーはフランス郵船タナイス号で横浜を去ったのである。

一方、チボジは日本からの電報で身分の変化を母国で知ったはずであるが、四月に入って帰任し、造船所顧問としての新規の契約をおこない、翌一八七七（明治十）年三月末まで一か年間在職した。また、これにつづいて他のフランス人たちも順次満期を迎えて退職し、チボジが帰国した四月末には、十六人に減少した。この一年間に、造船所は「清輝」が竣工し、「迅鯨」と「天城」の二隻の進水、「磐城」の起工がある。

チボジ帰国後も満期退職者がつづき、一年後の一八七八（明治十）年五月末には、一名を残して全員が退職した。彼らの中には一八六五（慶応）二年いらい引き続き在職した者が一名いた。それは機械方頭目のマンジュである。造船所はその功勞に報いるため、特に三百円の慰勞金を贈っている。

さて、最後の一人となったのは建築長ジュエットで、同僚がつぎつぎと退職する中で、彼だけは一八七八（明治十）年五月一日の二度目の満期を迎えたとき、特に請われて向こう一年間、月給三百円の雇い継ぎ契約を結んだのである。造船所が彼の残留を要請したのは、当時彼の指導によって第二船渠の建設が進行中であつたためである。しかし、この一年間では終了の見込みがたなかつたため、さらに一年間雇い継ぎとなり、月給三百三十円に改められ、一八八〇（明治十）年五月をもって満期帰国した。榎本海軍卿は特に感謝状とともに銅花瓶一对、蒔絵手箱一個、銅香爐一個、大日本樹木誌略二部を贈つて功

第56表 横須賀造船所建造艦一覧 (1874~1894)

艦名	排水量	起工	進水	期間	竣工	通算期間
清輝	900ト	明治 6・11・20	明治 8・ 3・ 5	約1年3月	明治 9・ 6・21	2年6月
天城	940	8・ 9・ 9	10・ 3・31	1. 6	11・ 4・ 4	2. 6
天磐	660	10・ 2・ 1	11・ 7・16	1. 5	13・ 7・ 5	3. 4
迅鯨	1450	6・ 9・26	9・ 9・ 4	2.11	14・ 8・ 5	7.10
海門	1350	10・ 9・ 1	15・ 8・28	4. 6	17・ 3・13	6. 6
天龍	1550	11・ 2・ 9	16・ 8・18	5. 6	18・ 3・ 5	7. 1
葛城	1480	15・12・25	18・ 3・31	2. 3	20・11・ 4	4.10
武蔵(二代)	1480	17・10・ 4	19・ 3・30	1. 5	21・ 2・ 9	3. 3
愛宕	610	19・ 7・ 7	20・ 6・18	1. 6	22・ 3・ 2	2. 7
高尾	1770	19・10・30	21・10・ 5	1.11	22・11・16	3. 1
八重山	1610	20・ 6・ 7	22・ 3・12	1. 9	23・ 3・15	2. 9
橘立	4220	21・ 8・ 6	24・ 3・24	2. 7	27・ 6・26	5.10
秋津島	3170	23・ 3・15	25・ 7・ 7	2. 3	27・ 3・31	4. 0

注 排水量は概数、『横須賀海軍船廠史』『海軍軍備沿革』『近世帝国海軍史要』によるト
ン数と日付は各書で相異なる部分があるが、便宜作成した

績に報いた。彼の退職によって造船所雇いフランス人はすべて姿を消したのである。

鋼鉄艦建造に転換

横須賀造船所は、海軍省主船寮の管轄下に入ったのであったから、当然ながら、第一号艦「清輝」以後の建造船は、ほとんどが軍艦となった。民間用の小型汽船の建造はごくわずかである。

日清戦争開戦直前の一八九四(明治二十七年)六月までに建造した軍艦は、第五十六表に示すとおり、全部で十三隻になる。これらの各艦についての建造計画なり、内外の環境なりは、それぞれに特徴をもっているはずであるが、いまそれらを具体的に知ることは困難である。しかし、十三隻建艦のわずか十九年の時の流れの間にも、きわめて特徴のある現象を見いだすことができる。その主なものを拾ってみよう。

第一は、この時期に建造された軍艦は、木造艦から鋼鉄艦に移ったことをあげなければならない。第五十六表でいえば、「清輝」から「天龍」までの六隻が純木造艦で、一八八七(明治二十年)竣工の「葛城」が小野浜でできた同型の「大和」とともに、はじめて龍骨に鉄製のものを使用し、翌年の「武蔵(二代)」以降、全鋼鉄艦となったのであ

る。いいかえると、木造艦は一八八六（明治十九）年までとすることができる。排水量は、「清輝」・「天城」の三艦が千トン未満、「迅鯨」・「海門」・「天龍」が千数百トンに達している。

「清輝」は一八七六（明治九）年六月竣工、「迅鯨」も同年九月進水、「天城」は一八七七（明治十）年三月進水、「磐城」は同年二月起工である。一八七六、七七年の二年間といえ、ウエルニエらのフランス人技術者のほとんどが退職していった時期であるから、これらの四艦は、何らかの形で彼らフランス人が手がけたものであると見てよいであろう。一八七七（明治十）年九月に起工された「海門」についても同様なことはいえるのではないだろうか。

ところで、「清輝」・「天城」の二艦の建造期間はおよそ二年半かかっているが、「磐城」は、進水まではこの両艦と同じであるけれども、竣工までの期間が八か月延びて三年四か月となり、「迅鯨」「海門」「天竜」の三艦は、実に六年から七年という長期となっている点に驚かされる。これらの三艦は、いずれも千数百トンという、これまでにない大艦であることが原因であるのか。「迅鯨」は御召艦として建造されたもので、推進機はすでに古典的になった外側車、全長七十メートルの優雅な姿をもつ特殊艦である。進水まで約三年かかり、竣工までさらに約四年を要した。御召艦であるから、特別な工作もあって長期間を必要としたのかも知れない。しかし、一八八〇（明治十三）年一月におこなわれた試運転の際、機関のクランクシャフトの破損事故をおこし、機関の大修理をおこなった。もしこれがなかったら一年ほど早く竣工したことであろう。

「海門」と「天龍」の二艦は、「迅鯨」とちがって通常の軍艦である。進水まで「海門」は四年六か月、「天龍」は五年六か月もかかっている。このような長期になったのは、単に千数百トンという当時の技術には手に余る大艦であったためだったのか、大艦のために資材の準備が追いつかなかったためなのか、輸入器機等が遅れたためなのか、あるいは政府財政の都合によったのか、ともあれその理由は明らかでない。つぎの鉄製龍骨を使用した「葛城」が竣工まで約四年十か月、「武蔵（二代）」

「愛宕」「高尾」「八重山」の諸艦がほぼ三年間で竣工しているのとくらべて、きわめて対照的である。

外国製軍艦購 入と技術導入

造船所建造第一号艦「清輝」が進水した同じ一八七五（明治八）年、海軍省はイギリス造船会社に対して軍艦三隻を注文した。これが一八七八（明治十二年）に竣工し、回航された「扶桑」（三、七二〇トン）、「金剛」（比

叡）（共に二、二五〇トン）で、維新後最初に購入した新式「堅艦」であった。「扶桑」は実力馬力三千五百、速力十三ノットの甲鉄艦、二十四インチ砲四門を備え、船体は二重底の当時の新鋭艦であり、「金剛」「比叡」は、実力馬力二千五百、速力十三ノット半、鉄骨鉄帯コルベット、十七インチ砲三門をそれぞれ備えていた。横須賀造船所が建造していた帆走気走併用の木造軍艦とくらべれば、そこに新旧時代の落差は歴然たるものがある。このイギリス製軍艦の購入は、イギリス海軍の技術水準を知る海軍当局がとった緊急措置であったといつてよい。

海軍当局は、造船所の建造を待つ余裕もなかった。一八八一（明治十四）年十二月、川村海軍卿はつぎのように言っている。

「現有海軍艦船ハ軍艦名ヲ帶フルモノ二十隻、蒼龍丸、石川丸ノ如キ船名ヲ帶フルモノ三、四隻ニ過キス、其中、真ニ軍艦タルノ用ニ適スルモノ甚タ少シ」（『海軍軍備沿革』（復刻版））。

「扶桑」「金剛」「比叡」の三隻が造船・兵器・機関の分野に与えた刺激は大きかったと伝えられている。

第二の外国軍艦購入は、イギリスから購入した四隻の水雷艇である。これは一八八〇（明治十三年）六月、艦材とともに二人のイギリス人職工を迎えて、海軍省雇いイギリス人エルガーの指揮で組み立てられ、十一月に進水、「第一水雷艇」と命名、翌一八八一（明治十四）年五月、組み立てを完了した。他の三隻は、一八八四（明治十七）年中に完成した。

その後、購入された水雷艇は一八九四（明治二十七年）年までに九隻、只で建造されたもの十一隻がある。

第三に、一八八三（明治十六）年にイギリスから「筑紫」（一、三五〇トン）が購入され、一八八六（明治十九）年にはイギリ

スから二隻、フランスから一隻を購入している。「浪速」・「高千穂」（共に三、六五〇トン）と「敵傍」（二、六二〇トン）である。このうち「敵傍」はフランスから回航の途次、シンガポール出港後、行方不明となり、一八八七（明治二十）年十月、亡没と認定された。

あたかもこのころ、造船所はウエルニーらしいの木造艦の製造を廃止し、鋼鉄艦の製造を開始しようとしている。それはいうまでもなく、外国製軍艦と同じく堅牢な軍艦を求めたためではあるが、この切り換えの直接の要因は、艦材用木材の非能率を自覚したことにあった。

つぎに一八八一（明治十四）年三月中の『横須賀海軍船廠史』の記事を掲げてみる。

「艦材用木材ハ伐採ノ期ヨリ少クトモ七ヶ年ヲ経タル良材ヲ使用セサレハ腐朽ノ害ヲ免レサルヲ以テ肋材ノ如キ殊ニ注意ヲ要スヘキモノナルカ従来本所ニ於テハ伐採後漸ク三年或ハ四年ヲ経過スルニ過キサルモノヲ使用スル現状ナルヲ以テ製造後四五年ニシテ腐朽ノ箇所ヲ生スルヲ免レスクテハ向來艦船ノ修復ニ莫大ノ費額ヲ要スルニ至ルノミナラス從テ製造モ亦延滞スヘキニ依リ艦材ノ充分乾燥スルヲ俟ツ為メ本所ハ爾今三四年ノ間木骨艦製造ヲ中止シ鉄骨艦ヲ製造スルコトトシ先ツ計画中ニ係ル四十馬力船ヨリ鉄骨ニテ製造スルコトトシ度々旨去月十七日日本省ニ上申シ本日ニ至リ認許ヲ得タリ」

だが、その後の本格的な鋼鉄艦建造への道は容易でなかったことを示している。すなわち、まず、一八八三（明治十六）年五月、造船所は在欧佐雙少匠司・若山御用掛に対し、長さ九十メートル以下の鉄鋼艦二隻を常時船台へ据え置く状態に必要な機械・凶面等の取調べを命ずるよう赤松主船局長に依頼した。同年六月、海軍省は鉄鋼艦建造のために英国ペンブローク造船所技師二名の雇い入れをおこなった。その二人はヘンリー・ルウィスとニコラズ・ダビッドで、横須賀造船所で三か年鋼鉄艦建造に従事する契約を駐英公使森有礼と結んだ。このイギリス人二名の雇用は、あたかも同造船所に発注した「筑紫」が完工するので、日ならず日本へ回航される同艦搭乗の機をとらえて渡日する予定で契約されたものである。彼らは三か年の満期を迎えた

後も日本側から特に請われて、一か年延長の雇い継ぎを三たび重ね、一八八九（明治二十二年）九月解雇帰国した。その在職満六か年は、造船所にとっては鋼鉄艦建造技術の習得期間であった。その成果は、造船所初の鋼鉄艦群「愛宕」（六一〇トン）、「高尾」（一、七七〇トン）、「八重山」（一、六一〇トン）の三隻となってあらわれている。

鋼鉄艦用の鉄鋼技術の伝習と併行して、鋼鉄新艦建造のためにフランスの有名な造船家ベルタン (Bertin, Louis Emile) を招いている。彼は一八八六（明治十九）年二月来日、海軍省顧問・勅任待遇で三年間、延長一年、計四年間在任したが、この間、「八重山」の機関をイギリスに発注するよう勧告したほか、一八八八（明治二十一年）一月にフランス本国から二人の製図家（デーモン・モデスト）を呼び寄せて協力させ、「千代田」および「松島」「敷島」「橋立」のいわゆる三景艦の設計をおこなったことで知られている。まもなく訪れた日清戦争では、これら外国製軍艦が主力となって活躍した。戦後になると、軍艦建造の国際水準が飛躍的に高まり、一万トン、一万五千トン級の軍艦が出現し、海軍造船廠はふたたびこの水準をめぐって能力向上に挑戦しなければならなくなった。しかし、日露戦争においても、主力艦は外国製軍艦に依存したのである。

第二節 県行政と涉外問題

一 外国人居留地の造成

横浜在留外
国人の増加

幕末開港以来、横浜には来住する外国人が年々増加し、特に維新後になるとその人口は急速にふくれ上がっていった。厳密な人口調査はおこなわれていないので、信頼できる人数は期待できないが、明治十年代には横浜

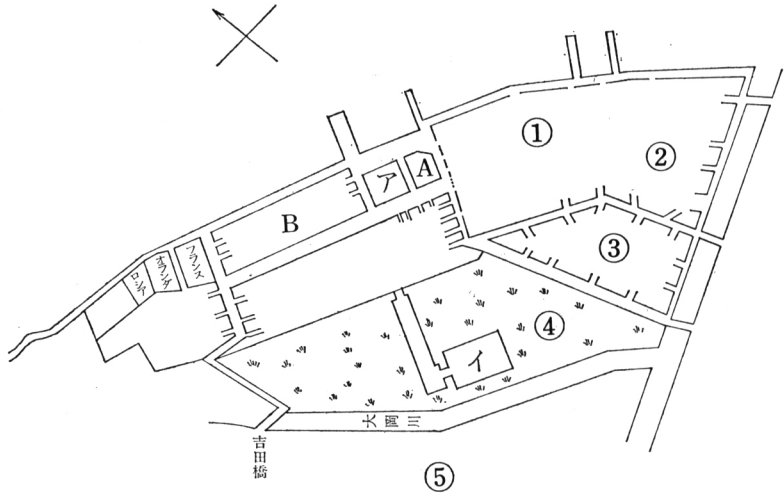
在留外国人は三千人を超え、明治二十年代になると四千人から五千人に迫る勢いを見せている。この人数は他の開港場在留外国人人口総計の半数を超えるもので、いかに外国人が横浜に集中していたかがわかる。

横浜在留外国人を国別にみると、もっとも多いのは在留外国人の半数以上を数える清国人であり、その他ではイギリス人を筆頭とし、アメリカ・ドイツ・フランス以下の諸国人がつづいている。例えば一八八五（明治十八）年をとると、在留者約三千八百人の内、清国人約二千五百人、イギリス人約六百人、アメリカ人約二百三十人、ドイツ人約百六十人、フランス人約百人であり、以下スイス人約三十人などがつづいている。また、一八九三（明治二十）年を例にとると、在留者総計約五千人の内、清国人約三千三百人、イギリス人約八百人、アメリカ人約二百五十人、ドイツ人約百五十人、フランス人約百三十人である。すなわち、アメリカ人の人口は、常にイギリス人の半数以下、アメリカ・ドイツ・フランス三国人合計でも、イギリス人の約七割程度にすぎず、このような傾向は各年ともほぼ同じである。

これら数千人にのぼる外国人が、中央大通りの東側の地と山手とに設けられたいわゆる「外国人居留地」に居住していた。このため、横浜の市街は中央大通りをはさんで東の居留地、西の日本人街との二つの部分とによって形成されていたのである。言い換えると、横浜の関内の東半分と山手の地は、外国人だけで構成された市街地・住宅地がそこに展開するという一種異様な景況を呈していたのである。

外国との二つの約 定

「外国人居留地」は言うまでもなく、幕末期に結んだ開国通商条約の約束にしたがって、長崎・神戸その他の開港場・開市場に用意されたもので、横浜の場合は「波止場」をつくった千洲の岬みさきの地にはじまり、順次埋立工事をおこなって拡張したものが関内の居留地である。居留地拡張の順を概念図で示すところの図（次ページ）のようになる。



注 A) 領事館用地 ア) 運上所 イ) 港崎町①と②が Original Settlement, ②ができたので新旧の称が生じ「新古居留地」の称も生れた 『法規分類大全』 外交門所掲図にもとづき作成



改正銅版横浜地図 (明治13年)

県史編集室蔵

図の①②③の部分は、幕末文久のころには造成が終り、区画もできて、在留外国人は条約にもとづいて一定の地代を支払って借地することになったのであるが、条約そのものは、あくまでも基本を定めたものであって、土地の区分とか、借地希望者への割り当て、地代の決定等の細目については、現地の官憲(横浜の場合は神奈川奉行が各国領事)と協議して決定することになっていった。

このような細目に関する現地交渉の中で「横浜居留

地覚書」と「横浜居留地改造及競馬場墓地等約書」の二つの協約が結ばれたが、これらは、外国人居留地の町づくりの基本計画とも言うべき内容をもつばかりでなく、後の「横浜」そのものの市街地形成の基礎ともなっているものである。

「横浜居留地覚書」は、一八六四年十二月十九日、元治元年十一月二十一日に調印されたもので、その内容は大岡川の南の沼地(図の⑤、吉田新田側)を埋立て、各国の練兵場と競馬場用地をつくる事(覚書第二)、また大岡川の北側、当時なお沼地のまま残されていた部分(図の④、太田屋新田、いわゆる関内側)を全部埋立てて新たに外国人居留地をつくる事(覚書第五)を約束した。

以上は新規埋め立てによる居留地拡張を約したものであるが、このほかに波止場・運上所の位置から西側、海岸沿いの一帯(図B)をも外国人の利用に供するように定めた(第七)。言うまでもなくこの地域日本人市街地の一部であるから、この計画を実行するには大規模な住民の立退き・移転が前提となる。もっともこの全域を外国人の専用に供するというわけではなく、内外人ともに入札によって割り当てることにはなっていた。しかし、このうち海岸側の部分は居留地に接続させて使用することがもくろまれていたから、日本人住民は港の岸壁側からは完全に閉めだされてしまっただけである。

「覚書」は右のような居留地拡張計画のほか、外国人の天然痘患者の収容施設の増設(第二)、墓地の拡張(第三)、屠殺場の建設(第四)、弁天海岸残余地の英米用地予定(第八)、クラブ・ハウス用地(第九)、日本人の食料品市場の開設(第十)、四、五マイルの乗馬道(根岸村)の建設整備(第十一)、外国借地人の道路の整備・排水・清掃その他の経費負担(第十三)などが取りきめられている。

一八六八年十二月二十九日(慶応二年十一月二十三日)の「横浜居留地改造及競馬場墓地等約書」は、この元治元年の「覚書」に改訂をおこなったものである。