

師たちよりはるかに優れ、イギリスの工兵少将であること、またロンドン・タイムス記者を兼ね、しばしば同紙上に日本の文明開化の状況を紹介し、日本に対し好意的な世論の形成に努力していることなどを例にあげて、工費などに差異がなければ、パーマー案の採択が、「今後外交政略上ニ於テモ得策ナリ」と進言した。条約改正交渉を目前に控えている大隈は、日本の代表港をイギリス人技師の設計で造り、イギリスの対日印象を良くすることが、外交政略的に望ましいと考えたのである。さらにパーマー案の採用後、築港の管理を内務省に属させるとオランダ人技師らと意見が対立しているため論議をよび、工事が滞滞するおそれがあるので、以前横浜水道工事を国庫より支出しながら神奈川県知事に管理を任せたと例にならない、築港も同県知事の管理下におくようにしたいと付言した（『資料編』18近代・現代(8) 三三九）。

大隈の請議は、パーマーの意見書や内密書を、そのまま忠実に代弁したといえよう。大隈のパーマーに対する深い傾倒ぶりが読み取れ、公文書には珍らしいほどの人間的息吹が感じられる。

こうしてオランダ人技師の設計を支援する内相山県とイギリス人技術を弁護する外相大隈が、閣議で対立し容易ならぬものがあったが、二か月間の論議の末、三月三十日首相黒田は内相山県を押さえ、外相大隈案の採択を決定した。外交政略を重視した大隈の政治的深謀が、出足の早かった内務省案を覆したのである。築港は大隈の意向どおり内務省土木局が管理せず、県知事が臨時横浜築港局長として管理責任者となり、パーマーの設計および監督のもとに着工することになった。

このような事情から、外務省の意向は、築港事業にも反映し、県知事は築港用工事機械やその他の関連道具類の購入についても外務省の海外情報網に頼り、外務大臣を通じて在米各総領事をわずらわし、機械メーカーの所在地や性能、値段などを調査させているのはその一斑を表わすものであろう（『資料編』18近代・現代(8) 三三九・三四〇）。

横浜築港は、アメリカ合衆国からの返還金を原資に、外相大隈の外交政策に対する現実感覚が大きな推進力となって、オラ

ンダ人技師との競争に勝ち抜いたイギリス人技師の指導のもとに敢行されたのであり、国際政治の縮図をみるおもしろいとして、国際港の名に恥じなかったのである。

注

- (1) 「米国政府ヨリ返還セシ下之関償金ヲ以テ開港場ニ埠堤ヲ築造スル件請議案」『横浜築港一件』（外務省外交史料館蔵）

三 第一期築港工事の完成

防波堤の築造

横浜港築港工事は、一八八九（明治二十二年）九月から四か年の継続事業として起工された。防波堤の築造は、オランダ人技師との最大の論議の的となっただけに築港工事の要部をなし、もっとも主力がおかれた。北防波堤は九〇年四月、東防波堤は同年六月に着手され、両堤ともにその両側に捨石を投下する作業から始まった。海底の堅固な部分の工事は簡単であり、潜水夫が海底をならし、袋詰めコンクリートを水深に応じ二層か三層に累積した。コンクリートは台船の上で、人力で混合し南京米袋に詰め、木槌で打ち固めて潜水夫が水平に所定の高さまで積み上げ、方塊を積み重ねる土台にした。海底の柔軟な部分は、堤身の両側に重量半トンないし二トンの粗石を投下して、築堤により柔泥が左右に流れ出さないようにした。その量は堤重三〇噸につき、堤の両側を合わせると平均九トンにおよんだ。堤頭には、その周囲に八〇〇トンの粗石を沈め、その上に砂を積み重ね、潜水夫が水底地盤の高低を平均させ、砂層が三〇噸ないし六〇噸に達すると、土炭岩を沈めて積み上げ、予定の高さに達すると、潜水夫が堤の正面を平均させ、斜面に勾配をつけた。捨石工事が終ると、いよいよコンクリート塊の積み上げにとりかかった。

コンクリート塊の製造は、わが国では経験にとぼしかったので、工師パーマーが詳細な仕法書を示して自らその任に当たり、一八九一年三月から造り始め、二年間で所定数のほぼ半数に達した。でき上った土塊は、製造後二四時間以上を経てその側板をはずし、二週間経過したのち、乾燥場へ移し、製造して三五日ないし六〇日後に海中に積むという慎重ぶりであった。初めのうちは、パーマーが人夫を監督し作業を指揮していたが、工事の進行につれ早く土塊を製造しなければならなくなると、しだいに粗製濫造に流れ、コンクリートのつき固める工程はかなり省略された。

材料となるセメントは、イギリス製を輸入し使用した。パーマーは、日本のセメントの品質を信用せず、イギリスのセメントを使わなければ工事の責任を負えないと強く主張したからである。しかしぼう大な量のセメントを海路はるばるイギリスより運ぶのは、時間がかかりすぎ、コストの点でも相当の負担になった。当時、セメントの需要は、各省官庁の建築、鉄道の敷設など建築土木事業の増大を背景に伸びていたので、浅野セメント会社を先頭にしてわが国のセメント産業は発展の好機を迎えていた。それゆえ、セメント業界の将来を見越して、値段がはるかに安い国産品使用へと切り替えたかったので、やがて品質もイギリス製にくらべ遜色そんしよくがないという口実の下に、一八九一年以降は全面的に国産品のみを購入し、使用した。

築港工事に用いたセメントを納入したのは、浅野・愛知・大阪の三セメント会社であった。港湾の基本施設である防波堤の築造には、均等な高品質のセメントが望ましい。パーマーは、セメント工場を巡視調査をしたり、品質試験を繰り返し、浅野セメント以外の製品は不良であることを知ると、以後は浅野製のセメントをおもに使った。パーマーが、国産のセメントの質に神経質なほどこだわったのは、粗悪品の多い日本の業界の水準を知り、さらに海中投下後の状態について懸念したからである。

防波堤の崩壊

パーマーのセメントに対する不安は、まもなく現実のものとなった。防波堤の捨石工事の上に、コンクリート塊の積み上げ作業がすすめられたが、一八九二（明治二十五）年十一月に至り、北防波堤に積んだコンクリート以降、主査技師は両防波堤築造のコンクリート塊を点検し、五〇〇余箇の亀裂塊を発見した。コンクリート塊が海水に侵蝕され、崩壊したため、工事は失敗した。セメントの品質について疑惑がもたれたが、確認することはできなかった。一新聞は、亀裂融解した塊は、愛知セメント会社製のセメントを使っていたと報じた（「国民新聞」明治二十六年三月二十六日）。

臨時横浜築港長を兼ねる神奈川県知事中西健明は、防波堤の崩壊の原因および将来の予防策を調査するよう内務大臣に要請した。事態が重大であると認めた政府は、すぐコンクリート塊の製造を中止させ、三月二十五日、調査委員会を設置し、亀裂の原因と予防策を検討させた。委員会は、コンクリート塊製造の原料、ことにその主要部分である膠灰（こうかい）やコンクリート塊ならびに海水の分析実験、塊の製造から沈下する方法に至るまで精密な科学的調査を行わねばならず、答申はすぐにも出される見込みはなかった。神奈川県知事は、六月十二日委員会の調査結果がわかるまで工事を中止すること、それにもない竣工期限の延長と経費増大の予算措置を講ずるよう内務大臣井上馨に内申した（『資料編』18近代・現代⑧）（三〇）。これをうけて内相は六月三十日閣議へかけ、首相伊藤博文は七月七日決裁した（『資料編』18近代・現代⑧）（三〇）。

こうして防波堤工事は中止され、すべては調査委員会の報告待ちとなった。調査委員会は、八か月にわたる各種調査を完了し、同年十一月ようやく「横浜築港工用材料混凝土塊調査報告書」を提出した。亀裂の原因として、セメントの砂に対する分量が少なかったこと、小割栗石の形状が大きすぎ原料の混和が均一でないために塊の内部に空隙を生じたこと、つき固めが十分行われなかったので内部の構造が空隙になったことなどを指摘し、あわせて技術的改善策を答申した。結局、コンクリー

ト塊は、つき固めが浅かったので、そこに空隙ができ海水が浸透し、ひびが大きく割れ、ついには防波堤が崩壊したのであった。製造当時の塊の表面は、なんら異常はみられないが、一度水中に浸すと多量の水を吸収するので、引揚げるときには澆のように水が流れ出し、内部が多孔体になっていることを察知できた。

工事の責任者パーマーは、この年二月十日亀裂崩壊が世間の耳目を集めた最中に、心労のためか病没した。享年五十五歳である。内務技師石黒五十二が、後任となり、築港の完成まで在任した。調査委員会の答申にしたがい、そのうちコンクリート塊の製造法を改め、慎重に材料の配合や工程を確かめるようになった。またコンクリート塊の崩壊は、セメントの質を問題とさせ、調査の結果は必ずしもそれが原因ではないことを明らかにしたが、なお世人の疑惑を晴らすまでには至らなかった。そのため政府はいっそうセメントの選択を重視するようになり、一八九五年二月セメントの入札業者の資格を厳しくし、弱小業者の締め出しをはかったのである(『資料編』18近代・現代(8) 三)。

工事の完成

防波堤の亀裂塊の回収など予期しない事故のため、完成期限を延長し、工費も追加しなければならなかった。伊藤第二次内閣が、第六議會(一八九四年五月十二日召集、六月二日解散)に横浜築港補充費の協賛を求めると、条約改正交渉をめぐって政府の対外政策の弱腰を攻撃していた野党は、防波堤崩壊事件は「大失態」であると一斉に非難を始めたのである。

板倉中は、横浜築港の「不始末」について政府が何らの責任をとろうとせず、なお追加予算を要求するのは失当であると呼び、草刈親明は大亀裂をきたした原因を政府が明らかにせず、工事を強行すればまた亀裂を生じるだろうと警告した。すでに一八九三年の十一月に調査委員会が「報告書」を答申しているのに、一般にはその内容が知られていなかったのである。

加藤喜右衛門は失敗の責任をとってから工事を再開せよ、「築港の醜聞は天下に聞える」と責めた。木暮武太夫は品質の悪

い材料の使用を認めた監督の責任を追及し、同じ人物に監督をさせるのは危険ではないかと質問したところ、政府委員の内務省土木局長古市公威は、前年二月パーマーは死亡し石黒五十二が代わって指揮しているので、監督は同一人物ではないと答え、木暮の非難は当たらないとしりぞけたため、野党はその挑発的な答弁に大変憤激したのである。

齊藤珪次は、政府の責任が不明だから否決せよ、工事の中に弊害があることを少しも認めないのはけしからぬ、「先刻古市君がパーマーが死んだから仕方がないと云ふことで、パーマーなる者だけにその責任を被せるという事柄は政府は甚だ宜しきを得ない」と難詰し、さらにすすんで内務省技師が猛反対したにもかかわらず、当時の黒田内閣がパーマーの設計を採用したのは外交上イギリスの歓心を買うためであったと批判し、パーマーを積極的に推せんしたときの外相大隈重信の責任をも追及する有様であった(『大日本帝国議会誌』第二巻)。

防波堤の亀裂崩壊は、日本中の注目を集め、議会で激しく政府を非難する火が燃えさかり、前途は見通しがたたなかった。ところが、九四年八月一日、日清戦争が勃発したため、戦前の政争は一変して消滅し、十二月召集された第八議会ではぼう大な軍事予算を満場一致で可決するという野党の協力がみられ、横浜築港費の追加予算も、翌九五年になんなく議会を通過した。こうして築港工事を再開できることになった。

作業人夫は戦争による徴用のため不足したし、また防波堤築造用の蒸気脚船が故障し修繕に手間どったり、地震により堆積したコンクリート塊が転覆する不測の災害があったりして、防波堤工事は延引をかさね、ようやく予定より三年遅れて一八九六(明治二十九)年五月三十一日に二条の防波堤は完成した。

防波堤とならぶ基本施設の棧橋は、すでに一八九二年十一月着工され、九四年三月末に付帯施設を含めて竣工していた。延長七三〇呎、陸端の幅員一二呎、水端の幅員一七呎で西波止場の海岸から水上へ丁字形に突出し、棧橋から税関構内へ通じる

鉄道も敷設した。

このほか、帷子川を港外へ導き、泥土の港内注流を防ぐ導水堤を築造したり、多年沈^{おと}ぬした海底の泥土を浚^{しゆん}渌^{ろく}し水深を整え、港内碇泊船の利便をはかるなど、付属工事も終了し、防波堤に囲まれた碇泊面積は一五〇万坪に及び、規模においては欧米諸港に劣らないまでになり、横浜港の面目は一新したのである。

工事は当初四年の予定であったが、一八八九年九月起工以来九六年五月完成まで六年九か月の歳月を費したが、九三年七月から九か月間と、九四年七月から六か月間の工事中止期間を含んでいるので、実際の施工期間は五年五か月であった。また九六年七月末、臨時築港局を廃止し、出納を閉鎖したところ、築港費に二三四万七三二六円を出費し、職員俸給・庁費などを控除した工費は、一九九万七七一七五円であった（『横浜築港誌』）。

四 第二期築港工事の完成

第二期工事 の着手

第一期工事の完成により、横浜港は欧米諸港並みの碇泊面積をもつに至ったが、海陸の連絡手段を欠き、税関施設も不完全なものであった。棧橋には旅客船が数隻係留するほかは、大小の船舶は沖懸りをせざるをえず、

いたずらに港内の水上面積をふさぎ荷役は艀に頼っていた。また棧橋係留の船舶にしても、鉄道の駅との連絡がないので載貨の大部分は同じように艀荷役に依存した。これらの艀荷役の貨物は、一部の直接回漕の特許を得たもののほかはすべて税関構内に揚陸し、調査分類ののち、多数の貨物はふたたび艀で港内の船舶に移送し、それから海路で東京へ輸送するか、もしくは荷馬車で鉄道駅まで運んだのである。

いずれにしても碇泊日数の増大をまねき、運送費用は増加するし、貨物の損傷の危険はさけられなかった。日清戦争後の横浜の貿易は増大を続けたので、税関構内は激増する貨物の収容のため狭隘きょうあいとなり、上屋倉庫も不足するようになり、その結果輸出入貨物の損害や商品取引の渋滞を生じ、貿易に障害を与えた。このような状況を解決するためには接岸埠頭を新設し、荷役を容易にする海陸連絡鉄道を敷設して輸送方法を改善する必要があった。また船舶も大型化し吃水きうすいが深くなってきたので、浚渫事業を続行し水深不足の碇泊地を改良しなければならなかった。

貿易の当業者である貿易商や商工業者の意向を代表する横浜商業会議所は、日清戦争後の貿易の発展に対応して、港湾諸施設の整備を求め、一八九七（明治三十）年に「税関貨物停滞ニ関スル建議及請願」、翌九八年に「港湾修備ニ関スル建議及請願」を行い、碇泊区域の拡大・棧橋の増設などを希望した（横浜商工会議所編『横浜商工会議所八十年史』）。

一八九八年横浜税関長大越成徳は、税関先の海面を埋築し税関を拡張する意見を申請し、つづいて水上浩躬が税関長となると、さらに税関拡張の計画を推進し、主務者の大蔵省に稟申りんしんしたところ、主税局長目賀田種太郎はかつて横浜税関長に在任したことがあり、商港設備の改良が重要であることを唱え、理解を示していたので、両者はあい協力し運動を進めた。政府もその必要を認め、横浜税関拡張工事の設計調査を古市公威に依頼した。古市は若くして帝国大学教授のまま内務省土木局長に任じ、全国の河川治水・港湾修築を指導し、近代土木技術の権威者であった。一八九九（明治三十二）年度の予算作成の時期が迫っていたので、パーマーが行った地質調査にもとづき測定した図面を基礎として、古市は税関の海岸通り前面を埋め立て、その外側に係船埠頭を造り、上屋倉庫・クレーン・鉄道を完備して東海道線の横浜駅へ連絡する案をまとめ、九八年九月、「横浜税関拡張工事計画説明書」を提出した。横浜港の輸出入貨物量を計算して年間二五万トンの数字を出し、それをまかなえる岸壁の延長を求め、大岡川の吐口とぐちと税関地先との間に埠頭を築造し、内側を倉庫敷地とする案である。また埋立は八万坪を予

定し、税関上屋・倉庫の敷地を十分に確保し、埋築に必要な土量は埠頭の造成によって掘り下げる土や碇泊区域を浚渫して取ることとした（臨時税関工事部編『横浜税関海面埋立工事報告』）。

古市は工費を三〇〇万円と見積ったが、政府は二六〇万円へと減額し、一八九九年度から一九〇三年度にわたる継続事業として、第十三帝国議会（一八九八年十一月七日召集、九九年三月十日閉会）へ提出したが、議会はこれを約一割削り、二三四万円に修正可決した。古市案が提出された九八年は、一年のうちに内閣が伊藤、大隈、山県と三回も交替する政治的混乱のなかにあり、政府の政策が貫きにくい状態にあった。

古市の計画は、短期間のうちにまとめた予定案であったので、これを実行に移すためには、さらに埋立地の位置形状、とくに埠頭岸壁の基礎である地盤の精密な測量調査が必要であった。工事担当の臨時税関工事部設置とともに、測量調査に着手し、一九〇〇年三月終了した。その結果、係船埠頭埋立地の形状の変更や一万トン級船舶の係留できる岸壁の造成も新たに必要になり、古市は一九〇一年九月、あらためて「横浜税関拡張計画変更意見書」を提出した。政府は十月古市の意見にしたがい埋立工事計画を変更した。埋立地の形を土炭盤の形状に沿って凸字形から凹字形へ変え、総面積六万八六〇〇坪を埋立て、延長一九八〇呎の岸壁を築き、大小船舶一三隻を係留できるようにした（『横浜税関海面埋立工事報告』）。

工事の変更は、予算より一二八万円という工費の大幅な増加が必要になり、政府は追加予算を要求するか、または既定の工費でその一部を竣工し他日の完成を待つか、二者のいずれかを選ばなければならなかった。桂内閣は、議会とのまさつを避け、後者の方針をとったので、埋立面積をさらに少なくして、四万六九〇三坪、岸壁延長も八七〇呎へと縮小したのである。

第二期工事の進行

一八九九（明治三十二）年五月から係船岸壁埠頭工事は、起工された。土炭盤の表面の土砂を除去し、砕岩機で土炭盤を破碎し、水深八・五呎以内の部分は、潜水夫が盤面を切りならし、袋詰コンクリートを積み上げ、水

深八・五呎以上の深さでは、石川島造船所で製作した潜水函を使用し、盤上にコンクリートを敷いて、方塊の土台とした。コンクリート塊の製造は、一九〇〇年六月から始め、一九〇五年七月には終わった。大小合計七二九〇個を製作し、さらに小型方塊を一萬二三三〇個製作した。セメントは、品質に信用のできる浅野セメント会社製のものをおもに使い、愛知セメント会社の製品で補充した。

このほか物揚場や護岸石垣を設け工事は進行したが、陸地と埋立地の間に水路を通じ、船溜りを設ける工事や橋梁を製作して市街に連絡する工事など予定外の仕事も増えたので、予定年度内の竣工ができず一九〇四年まで一年延長した。一九〇四年（明治三十七）年二月、日露戦争が始まるとその影響をうけ、同年中は工事は停滞し、翌年に繰り越され、同年十二月二十八日に至り、ようやく終了した。本工事は、既定工費により制限され、計画を途中で変更縮小するなどやりにくいところがあったが、なお改善に努力し、一九〇五年三月から、岸壁の延長や埋立地の追加工事を行い、岸壁総延長九二〇呎、埋立面積四万七八〇三坪とやや増加した。以上が古市公威の計画した第二期工事のうち、前期と呼ばれる部分の経過である。

第二期工事の完成

前期工事は古市の計画の一部にすぎず、横浜港の出入貨物は、増加の一途であり、ひきつづいて全部の工事を實現しなければ、やはり埠頭岸壁は不足し、貨物置場は狭隘であった。既成埋立地も上屋倉庫の建設・起重機の配置・道路や鉄道の敷設など陸上諸施設を整備し、鉄道の駅と連絡しなければ利用範囲も制限され、海陸連絡工事の効果がでないのである。ところが、政府は日露戦争の遂行のため、築港どころではなく、工事も進まず、やっと前期工事が終る目途がたつと以後の工事は打ち切られる形勢にあった。

そのような事情を知った横浜商業会議所は、財源難にあえぐ政府にのみ築港を任せては完成が見込めないで、横浜港修築を横浜市の経営とするよう建議案を、横浜市参事会に提出した。参事会は、これをうけて一方では政府と交渉するとともに

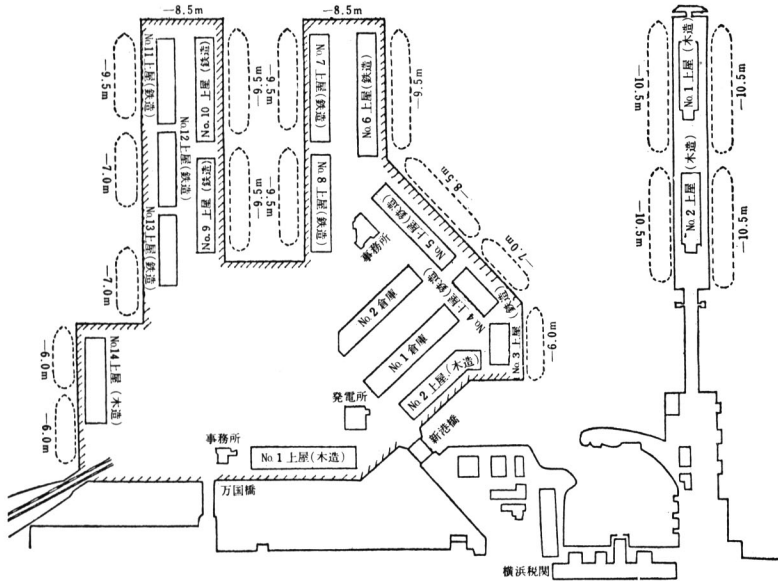


図3-10 横浜築港第二期工事完成図

『横浜市史』第4巻上より

他方では港湾改良期成委員会を会議所内に設けて、大いに港の啓蒙活動をし、世論を喚起して国市共管築港案を立案した。横浜市は後期工事の施行を強く希望し築港費の三分の一を負担するので、工事を速成するよう政府へ申し入れた。重要港湾はすべて国費で造成するという建前であったが、政府は横浜市の提議を認め、一九〇六（明治三十九）年から予算八一八万円の後期工事に取りかかることになり、そのうち二七〇万円を横浜市に負担させ、同年から六か年にわたり分割納付させた。政府と地方公共団体が工費を分担し、国と市の共同経営を行ったのは横浜市が初めてであり、のちの神戸港の築造の際にも採用されたが、この国市共同経営方式を考え出し、築港工事を継続させる原動力となった横浜商業会議所の貢献は大きかった（横浜商業会議所『横浜商業会議所八十年史』）。

政府は横浜市と共同経営にあたるため一九〇四年六月勅令で臨時横浜港設備委員会を設置し、官民合同の委員会を発足させ、築港に関して重要な議題を審議し、港湾工事の施行に万全を期した。委員長に大蔵次官、委員に政府機関の関係部

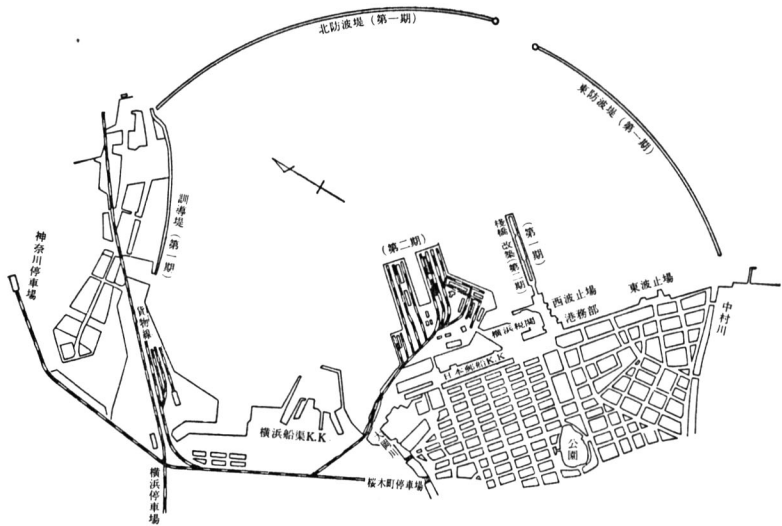


図3-11 横浜港略図

『横浜市史』第4巻上より

局長や地元を代表して横浜市長・市議会関係者・商業会議所会頭をはじめ会議所の選出者など計一八名が任命された。

予算の裏付けができて、一九〇六年四月から後期工事が着手された。既定海面埋立の完成とその陸上設備を目的とするもので、前期工事の継続である。既定海面埋立の残部面積の続行および埠頭岸壁の延長や岸壁に沿い上屋・倉庫を設けるなど陸上設備の工事を行い、一部予定計画を変更し延期を重ねながらも、一九一一年に海面埋立工事が終了した。一九一七(大正六)年三月に陸上設備工事も終わり、ここに第二期築港工事はすべて完了したのである。一八九九年の着手以来実に一八年におよぶ長期工事であった。

前後期を合わせて第二期工事の完成工事数量をあげると、海面埋立六万九千七百坪、岸壁延長二〇二五尺、鉄道上屋一一棟九千八百坪、木造上屋三棟二千九百坪、煉瓦倉庫二棟一九千二百坪、大棧橋を拡張して旅客貨物用に上屋二棟を設け水深を増したことがおもな内容である。いわゆる新港埠頭の誕生であり、今日でも一九一一年に造られた赤煉瓦の倉庫が明治時代の遺風を伝えている。

る。第二期工事の完成図を示すと、図三一一〇のとおりである。

第一期・第二期築港工事の竣工により、図三一一一のように横浜港は、係船岸壁をそなえ、陸上ターミナル諸施設を完備し、わが国の代表的港灣の姿を整えたばかりでなく、東洋においても有数の大港になったのである。

第四節 海運業の発展

一 日本郵船会社の成立

明治政府の 長い鎖国の中に世界の海運は産業革命を経て、推進力は風力から蒸気力へ、船体は木材から鉄鋼へと進歩の道
海運奨励 をたどっていた。維新直前の文久二年（一八六二）にはイギリスで最初の鋼製汽船が建造され、全盛を誇って

いた大型快速帆船クリッパーの地位に代わろうとしていた。わが国は鎖国のもとで二本マストを備えた船底竜骨使用の外航船建造を禁止され、一本マストの平底の大和型帆船だけが建造を許されていたので、世界の情勢に大きな遅れをとった。幕府が崩壊の前夜に設立した造船所も、力を發揮するまでに至らず、幕府や諸藩は開国後、諸外国から多数の艦船を購入し、国防の備えを急いだのである。

維新後、新政府も明治二年（一八六九）十月布告を出し、外国汽船の購入に熱心な諸藩に老朽船を買わないように警告し、優秀船の輸入に努めるよう奨励した。海運を振興するため、手取り早い方法は、外国蒸気船の輸入であるが、幕末期から幕

府諸藩が大量に輸入した船舶はポロ船が多く、外国商人から不当な高値で攔まされ、諸藩の疲弊を深める一因となっていた。経済的な考慮を払わず、海防あるいは軍事的な要請から中古船を買い入れたが、操船技術の拙劣なこともくわり、船の寿命は短かく遭難は絶えなかった。そのような反省から、外国製蒸汽船であっても老朽船を排除し、質の良い船の導入を布告したのである。維新以前に輸入した外国船は、すべて幕府あるいは諸藩が所有者であり、一般大衆は一隻も所有していなかった。

新政府は改めて百姓町人に至るまで蒸汽船の所有を許し、その製造または買入れを認める通達を出し、一般民間人の購入に期待した。

明治三年一月、商船規則を公布し、それとともに日本の在来船は難破が多く、人命や荷物の損傷が少なくないので、性能のすぐれた西洋船への転換をすすめ、西洋型船舶の所有者を厚く保護する布告を發した。政府は、日本の和船より西洋船へ、西洋船もポロ船を避け優秀船の所有を奨励して、海運業の近代化をはかろうとしたのである。しかし、一片の布告で、船舶購入に多額の資金がかかる海運業が振興するわけではない。政府は、率先して近代的汽船会社の第一歩として、同年一月、半官半民組織の回漕会社かいそうを設立した。

政府は旧幕府から引き継いだ汽船五隻を回漕会社へ貸し付け、貢米輸送の特権を与え、郵便物の通送を委託するなどの保護を加えた。回船問屋などの商人や政府の役人が経営に参加し、政府の通商司の管轄にあった東京為替会社から資金の援助をうけたが、為替会社は三井を筆頭とする富商の経営下であり、結局回漕会社は、政府と富商との共同経営とってよかった。回漕会社は、東京靈岸島と大阪中之島に事務所を設置し、郵便物の通送と旅客貨物運送のため、毎月三回、一日、十一日、二十一日にそれぞれ東京と大阪を同時に出航し、横浜と神戸に翌日寄港一泊し、五日目に神戸または横浜へ、六日目に大阪または東京へ到着するという定期航路を開始した〔資料編〕18近代・現代⑧二六〇。

しかし役所風の仕事振りと就航船が老朽であったため、経営は不振であり、同年十二月には行き詰まり、回漕会社は解散してしまつた。政府は翌四年五月、三井組の手代吹田四郎兵衛らに新たに回漕取扱所を設立させ、回漕会社の所有船を引き継がせた。同年七月薩藩置県が実施され、藩債の抵当となつていた諸藩の所有船はすべて政府の所有に帰した。政府はそのうちの優良な船舶一〇数隻を選び、五年八月、回漕取扱所の業務を広げ日本国郵便蒸汽船会社を創立させ、同社へ二五万円、一五年賦無利息の償還の条件で払い下げたうえに船舶修理費六〇万円を大蔵省が補助するという恩恵を与えた。郵便蒸汽船会社は、本社を東京に置き、東京―横浜と大阪―神戸間の定期航路及び横浜―石巻―函館間の不定期航路を中心に営業を始め、旅客貨物のほかに貢米ならびに郵便物の輸送に従事した。東京―大阪間は、一か月一二回の就航を行い、さらに年額六〇〇〇〇円の補助を得て沖繩航路を開いた。一八七三（明治六）年から東京―鳥羽間、東京―新潟間の航路を増設し、九州へも伸びた（住田正一編『海事史料叢書』第二〇巻）。

しかし、郵便蒸汽船会社の使用船は幕末時代のままの老朽であり、日本人海員の技術が未熟であるため外人船員を多く雇ひし経費がかかりすぎたことや、政府の厚い保護をたよりに保守的な経営に終始し、進取的な経営ぶり（たぐひ）で擡頭してきた三菱会社との競争に太刀打ちができず、経営が次第に困難になってきた。回漕会社にしても蒸汽船会社にしても半官半民的経営はうまくいかなかつたのである。

三菱の躍進

明治三年（一八七〇）閏十月、土佐藩士の岩崎弥太郎は、藩の汽船二隻を借り、東京―横浜、大阪―神戸―高知間の航路を開き、薩藩置県のものには汽船を高知県から払い下げをうけた。五年十一月、横浜に支店を設け、一八七三年三月、三菱商会をつくり海運業に専念する体制をとり、本店を大阪から東京へ移した。

三菱の競争相手は、日本国郵便蒸汽船会社にとどまらず、幕末以来サンフランシスコ―上海間に航路をもち、明治三年に横

浜—神戸—長崎—上海を結ぶ定期支線を開いて表日本の運送を支配していたアメリカの太平洋郵船会社があった。一八七四年台湾征討がおこったとき、日本国郵便蒸汽船会社の所有船のうち軍事輸送に堪えるものは少なかったため、政府は太平洋郵船会社に依頼しようとしたが、清国との紛争を危ぶんだアメリカ政府は局外中立を宣言したため、それもできなくなった。政府は同年五月から翌七五年三月にかけて外国船一三隻（内二隻は鉄製汽船）を購入し、日本国郵便蒸汽船会社に委託するはずであったが、台湾への軍事輸送に尽力している間に、内国海運を三菱に制されることをおそれた同社は、消極的な態度をとっていた。この間にあって頭角を現わしたのが三菱商会であり、政府へ建白して三菱の汽船をあげて運輸に協力する姿勢を明らかにしたので、政府はついに一八七四年七月、三菱に購入船をゆだね軍事輸送を命じた（『横浜市史』第四巻上）。

三菱は政府の軍事輸送を担当してよく任務を果たしたので、大きな利益を得ただけではなく政府の信頼をうけ、とくに大蔵卿大隈重信や内務卿大久保利通らと緊密な関係をもつことに成功し、将来の貴重な人脈をつくった。台湾征討の終了後も、三菱はひきつづき一三隻の汽船の使用を許されたので、郵便蒸汽船会社に対し優勢な立場を占め、競合する航路で圧倒した。一八七五年六月、政府は経営不振に陥った郵便蒸汽船会社の所有船を買い上げ同社を解散した。こうして政府の海運業奨励の表われとして期待された郵便蒸汽船会社は、台湾征討を契機として政府に食い込んで恩恵を得るに至った三菱の軍門に降ったのである。

政府は半官半民の海運会社の育成に失敗したうえ、台湾征討の際、外国汽船会社にたよることがあてにならぬことを痛感したので、すでに強力な海運業者に成長した三菱商会を援助して外国汽船会社と競争させ、これを駆逐する方針に一転し、一八七五（明治八）年二月、三菱に命じ上海航路を開設させた。三菱商会は、政府から委託されていた東京丸・新潟丸・金川丸・高砂丸の四隻を就航し、横浜—上海間に週一回の定期航路を開いた。これが日本最初の海外定期航路である（入交好脩『岩崎

三菱汽船上海航路運賃一覽表(1883年)

Table with multiple columns listing ship names (e.g., 三笠丸, 三浦丸), destinations (e.g., 上海, 香港), departure dates, and fares. The table is organized into sections for different routes and services.

図3-12 三菱汽船上海航路運賃一覽表(1883年)
 県史編集室蔵

弥太郎)。

太平洋郵船会社は以前から同航路を経営し、設備も整い経験にも富んでいたし、競争力は三菱よりまさっていたので、当初から三菱は成績が振るわなかった。一八七五年五月、三菱汽船会社と改称し、社則をつくり、陣容を整備しながら、岩崎は長文の訓戒を与え社員の奮起を促した。政府の命令による上海航路の開設であるから、政府の保護は当然期待できたが、政府は海運政策の樹立に手間どった。ようやく同年五月十八日内務卿大久保利通の建白書に始まり、九月十五日の第一命令書の伝達に至って三菱への積極的な保護政策が具体化した。三菱へ委託していた一三隻の汽船を無償で払い下げ、年二五万円の補助金を交付し、さらにさきに解散した郵便汽船会社の所有船一八隻を政府が買い上げていたが、これもすべて無償で三菱へ払い

下げたのである。三菱汽船会社はこの直後の九月十八日郵便汽船三菱会社と改称した。

三菱会社と太平洋郵船の競争は激烈であった。三菱の定期船が出帆した翌日、太平洋郵船は発船し、はやい速力を誇示したり、蒐貨や配船を妨害した。運賃の引き下げがひんばんに行われ、採算は完全に無視されたので、三菱にとっての頼みの綱は政府の援助だけであった。競争の中心となった横浜―神戸間で、旅客運賃上等二五円が一〇円以下、下等一〇円が三円五〇銭に引き下げられ、ついには上等

が五円、下等が三円にまで落ち込んだ（佐々木誠治『日本海運競争史序説』）。

こうした運賃引下げ競争は、両社に多大の損失を生じた。太平洋郵船会社は本国を遠くはなれた極東の一支線航路で損失を重ねる愚かさを悟り、妥協の態度をみせてきた。岩崎弥太郎はこの機に乗じ大蔵卿大隈重信に働きかけ、八一万ドルの買収費を一五年賦、利息年二分の低利の条件で貸付けを受け、十月十六日、太平洋郵船会社の就航船や神戸・長崎などの港湾陸上設備一切を買収し、以後三〇年間同社が本航路に就航しない旨の契約を結ぶことに成功した。

ところが、三菱が一息つく暇もなく、一八七六年二月、イギリス屈指の大海運会社である彼阿汽船会社（Peninsular and Oriental Steam Navigation Co.）が、香港―上海―横浜間航路を開いて、三菱に挑戦してきた。アメリカの汽船会社が横浜―上海線を撤退したことは、イギリス海運にとって日本進出の絶好の機会であり、勝った三菱も競争により被った損失を回復していないあいだに、一気に三菱を圧倒し、日本沿岸の航権を掌握しようとしたのである。三菱は、強大な敵を迎え、苦しい闘いを余儀なくされた。競合する上海―横浜間の争いといっても、その中心区間は横浜と神戸間の旅客輸送であり、上等運賃は二五円が一〇円へ、競争絶頂期には五円、下等運賃は一〇円が三、四円へ、さらには二円五〇銭へと引き下げられ、太平洋郵船会社との競争以上の低運賃になった。当然、会社の経営は悪化し、三菱は岩崎弥太郎自ら月給を半減して社員の給与の減額や人員整理を行い、人件費を節約し、悲愴な決意で競争を続けたのである。

政府はようやく回復した自国海運による沿岸航権を失えば、これまでの三菱への財政支出も水泡に帰するので、運航助成金の支給を続けるとともに、三菱を保護する目的で、外国船乗船の取締法を公布し、彼阿汽船への利用を制約したり、また同汽船へ積み込む海上貨物は、阪神間の鉄道便を利用させないようにするなど、有形・無形の援助を与えた。三菱もまた世論の支持を得るため、新聞を利用し、民族意識をあおって外国汽船のボイコットに努力した。その結果、彼阿汽船を利用するものは

激減し、就航船舶は減り、七六年八月、彼阿汽船は上海―横浜航路を放棄するに至った。こうして三菱は米英の二大先進国の汽船会社との競争に勝って、横浜―上海線を継続し、沿岸航権を支配した。このとき、岩崎弥太郎は一夜、両国中村様にかつての競争相手である外国汽船関係者を招いて盛大な酒宴を催し、「我輩ヲシテ日本沿海ニ雄飛セシムルニ至レリ」と豪語したのである（日本郵船株式会社編『日本郵船株式会社五十年史』）。

政府は一八七六年九月十五日、日本沿海の航権を独占するに至った郵便汽船三菱会社に第二命令書を出し、上海航路、京浜―阪神航路、横浜―函館航路、横浜―新潟航路、横浜―四日市航路、長崎―釜山航路の六つの命令航路を指定し、これに年額合計二五万円の運航助成金を一四年間与えることを約束し、各航路の維持を助けた。こうした助成金の交付により、蒸汽船の定期航路が継続できた。これらの主要航路の大半は、横浜を起点としたので、郵便汽船三菱会社の根拠地は横浜となった。七六年初め、それらの船舶の修理を目的としてイギリスのポイド商会と共同して、海岸通りに三菱製鉄所を完成させたのである。

三菱会社は、翌七七年の西南戦争で外国航路就航船を除く全船舶を挙げて、兵士・軍馬・軍需品の輸送に従事し、政府から融資を引き出し船腹量を増加しながら、運賃と用船料を稼ぎまくり、財閥の基礎をつくった。

三菱と共同 一八七八（明治十一）年以後の三菱は、倉庫業・為替業・海上保険業など関連業務を兼ね、海上輸送にともな

運輸の死闘

う一切の独占的利潤を吸収する多角経営を展開し、旅客貨物運賃を不当に引き上げ、独占価格を押しつけ、専横をきわめるようになった。三菱会社の独占による横暴ぶりに非難や反発が生ずるのは当然である。三菱の海運独占を破るためには、外部の資本を動員して三菱に対抗できる汽船会社を設立しなければならぬ。三菱の高率運賃のため、もっとも痛手をうけていたのは、当時の最大の貿易会社の三井物産であった。三井物産は取扱貨物も大量であるため、運賃をはじめ荷為替・保険料など、三菱に支払う諸料金は多額であった。三菱の独占にたまりかねた三井物産の大番頭益田孝は、海運会社を興こ