Kobe University Repository : Kernel

PDF issue: 2025-06-20

近代海運の夜明け前 ： 船×旅客×貨物の事件史

松田, 裕之

(Citation)
海事博物館研究年報,52:15-22

(Issue Date)
2025-03-31

(Resource Type)
departmental bulletin paper

(Version)
Version of Record

(URL)
https://hdl.handle.net/20.500.14094/0100496294

近代海運の夜明け前　～船×旅客×貨物の事件史～

神戸学院大学経営学部教授　松　田　裕　之

はじめに

我が国は四方を海に囲まれ、内陸部には多数の河川が走る。ために、いにしえより水運（海上における海運と河川・湖沼・運河等を利用する内陸水運の総称）が盛んであり、各時代の叡智を結集した船が海外交易や文化交流、国内の物流と人流を支えてきた。

神戸大学海事博物館20周年記念企画展『神戸からの船出～近代日本･貨客船の光彩～』（2024.7.19～2025.5.16）は、19世紀後半から20世紀前半にかけての貨客船の活躍に光をあてている。水運は明治維新に始まる我が国の本格的な近代化にも測り知れない貢献を果たしたが、なかでも海という無限の交通路で貨物と旅客を混載輸送した貨客船[1]はまさに船の代名詞ともなった。

本稿は、上記企画展の一環として2024年11月30日（土）に開催された神戸大学海事博物館の市民セミナーで筆者が行った講演「近代海運の夜明け前　～船×旅客×貨物の事件史～」の内容を大幅に補筆修正し、「貨客」という輸送のモードが我が国海運を牽引する時代に至るまでの、いわば黎明期の情景を整理したものである。

Ⅰ　近世中～後期：「物は水／人は陸」の時代

元和偃武（1615年大坂夏の陣で戦国以来の戦乱が終わったこと）を機に、江戸幕府は内治の強化をめざし、キリスト教禁教を皮切りに海外渡航と500石積以上の大船（荷船は対象外）建造の禁止、長崎貿易（相手国は明・清朝中国とオランダ）の独占を断行した。その結果、海上交通の範囲は列島周辺に限定された反面、内航海運が発展することになった。

寛文11～12（1671～72）年に伊勢渡会郡（現三重県伊勢市南伊勢町）出身の材木商であった河村瑞賢が幕命を受けて東廻り航路と西廻り航路を刷新[2]し、既設の南海路（大坂～江戸間の下り荷輸送航路）を併せて列島一周航路を完成する。そこで活躍したのが200石（１石は重量140～150kg、容積180リットル）以上の貨物輸送に特化した廻船である。瑞賢が東廻りと西廻りの両航路の刷新に起用した弁財船（弁才船・弁済船とも表記）は、潮流が複雑に変化する瀬戸内海域で発達した船型であり、船体中央の檣に張った長大な四角帆で風を捕え、船尾の巨大な舵で船体を統御し、帆と舵の角度調整によっては逆風時の帆走を可能[3]にした。

この弁財船には航行する海域や船団拠点地名、構造上の特徴や積荷の種類、規模の大小によって、実に様々な名称が冠せられている。北陸沿岸を拠点に西廻り航路で買積（出発港～到着港間に在る寄港地で商品を売買し、時間経過と空間移動が商品に与える付加価値を差益として獲得する交易方法）に従事すれば北前船、尾張知多半島の浦々を拠点に南海路で買積に従事すれば内海船、賃積（荷主から運賃を取って荷物を廻漕する商売）した荷の落下を防ぐ菱組垣立を両舷に装着して上方～江戸間を往来すれば菱垣廻船、賃積した摂津灘郷・伊丹郷・西宮郷等の樽詰酒を上方から江戸に運べば樽廻船とそれぞれ呼ばれた。大量の積荷を長距離輸送する大型弁財船を千石船、近距離廻漕＝「小廻し」に従事する小型弁財船を渡海船と呼ぶこともあった。

江戸期の内航輸送は弁財船の独壇場であったが、これは平底構造をとる貨物船であり、旅客を賃送する旅客船[4]ではない。人の移動は江戸日本橋を起点とする五街道（東海道・中山道・日光道中・奥州道中・甲州道中）を中心に整備された陸路の往来が基本であり、人びとは街道・脇往還をひたすら歩き、必要に応じて街道筋の宿場（宿駅）で人足・牛馬を調達していた。しかし、長途の移動に要する時間を節約し、肉体的な負担を軽

減するために旅人は狭い海域や湾内を短距離航海する船を積極的に利用している。江戸期を代表する海上旅客船としては金毘羅参詣客を乗せて摂津・播磨方面～讃岐丸亀間を往来した金毘羅船、東北・関東方面の伊勢参詣客を尾張熱田神宮門前町の宮から七里の渡し（干潮時には沖を航行するから「十里の渡し」になる）で伊勢参道の出発点桑名まで運んだ小渡船、東海道の三河吉田湊と伊勢白子を結んだ押送り船があった。

諸国の廻船が輻輳する江戸湾内では「小廻し」の廻船が旅客輸送を兼ねることもあった。五大力船や押送り船で上総木更津（現千葉県木更津市冨士見）～府内江戸橋木更津河岸を結んだ木更津船、江戸小網町河岸～下総浜野村（現千葉県千葉市中央区浜野町）を往来した定期渡船、下総冨津村（現千葉県富津市）～武蔵洲崎村（神奈川県横浜市金沢区洲崎町・平潟町）間で大山（現神奈川県伊勢原市大山）参詣の旅人を運んだ渡海船、大坂安治川口・摂津兵庫津～四国・九州方面を往来した渡海船等である。これらは貨客混載輸送の先駆ともいえる存在であった。

しかしながら人の輸送に関しては海上以上に内陸部において船が活躍した。概して辛苦を伴う陸路移動を余儀なくされた旅人には河川舟運が心強い味方となったのである。河口に海運拠点＝湊を擁する各地の河川[5]では、流域の大名領と天領の年貢米や特産品を輸送する川船が活躍していたが、これらは貨物のほかに旅客の輸送にも従事した。代表的なものには、十返舎一九『東海道中膝栗毛』（1802～22年刊）にも登場する伏見（船着場は平戸橋・蓬莱橋・京橋・阿波橋）～大坂（船着場は八軒家・淀屋橋・東横堀・道頓堀）を上下した淀川の三十石船、境河岸（現茨城県猿島郡境町で利根川・江戸川の分岐地点）～ 日本橋小網町を結んだ乗合夜船、下総本行徳河岸（現千葉県市川市本行徳で江戸川左岸）～日本橋小網町を結んだ20人乗りの行徳船（長渡船・番船とも呼称）がある。三十石船と乗合夜船は旅客船であったが、行徳船は旅客のほかに野菜や魚介類の他に日用品も運んだ。

江戸幕府は五街道とその付属街道の要衝50数カ所に関所を設け、「出女入鉄砲」という言葉に象徴されるがごとく、物流と人流を厳しく監視した。その反面、当初は海上・河川による旅客の船舶輸送を特に想定あるいは重要視していなかった節もある。ところが江戸期も半ばを過ぎる頃から貨幣を軸とした商品経済の全国展開が急速に進み、諸国特産品等の流通が活発化した結果、日常的な用務を帯びた人びとの移動が頻繁になった。また、経済的な余裕を得た庶民は、寺社霊山参詣のような信仰を基礎に置く旅から物見遊山（名所旧跡巡りや温泉入浴等）の旅へと、余暇のための移動を楽しむようになる。

こうして江戸後期以降、湾内や近海を往来する小型廻船や河川を上下する川船による旅客輸送や貨客輸送が全国各地で見られた。幕府もまた、関所を通らずに宿場の衰退を招きかねない旅客の水上輸送を「日常の便宜を図るに致し方のないもの」と見做し、宿場等から禁止願が出された場合を除いて黙認あるいは放置せざるをえなかった。ボーダレスな海上と河川を活用した貨客の輸送は、幕府による関所と宿場を根幹とした陸路中心型の交通政策と些か矛盾するが、いわば必要悪として機能していたことになろう。

Ⅱ　開国～幕末期：蒸気船到来の時代

我が国の水運と海運は19世紀後半に大きな転機を迎える。嘉永６（1853）年６月、アメリカ東印度艦隊司令官ペリー（Perry, Matthew Calbraith）が軍艦４隻（蒸気艦２隻、帆走艦２隻）を率いて江戸湾に来航し、強硬な態度で開国と通商を求めたのだ。幕府より猶予を乞われたペリーは翌年を約して去ったが、千石船の約19倍の船体規模を持つ黒船[6]が煙を吐きながら外輪で波を掻き、狭い浦賀水道を自在に航行して江戸湾深くに侵入する威容に幕府は震撼する。

ペリー艦隊が去った１週間後、幕府は江戸湾の防備を強化すべく、帆装軍艦と蒸気商船をオランダに発注することを決定した。さらに９月には200年間続いた大船建造禁止の解除令を発し、諸藩に大船建造を奨励したのである。安政元（1854）年１月、ペリーが軍艦９隻（蒸気艦３隻、帆走艦３隻、帆走補給艦３隻）を率いて江戸湾に再来航し、神奈川での３週間に及ぶ交渉を経て、幕府は日米和親条約に至り、下田と箱館を開港した。安政５（1858）年６月には日米修好通商条約も締結され、神奈川・長崎・新潟・兵庫の開港と江戸・大坂の開市（外商への市場開放）が決まった。

以降、両条約の締結の是非をめぐり、開国派と攘夷派が抗争して国情が混乱したが、海防充実と船舶整備が焦眉の急であることは両派共通に認識するところであった。幕府は嘉永６年の諸藩による大船建造解禁令に続き、文久元（1861）年６月には民間による大船建造と外国船購入を解禁して船舶所有者に広く廻漕を営むことを認めた。とはいえ、千石船を凌ぐ巨大船舶を建造したり、蒸気船や西洋型帆船を購入したりする財力が民間にはなく、専ら幕府や諸藩が行うところとなった。実際、薩摩藩、宇和島藩、佐賀藩では、開明藩主のイニシアティブで蒸気船の建造[7]も試みられている。

こうした中で、慶応３（1867）年９月、幕府は摂津菟原郡御影村で廻船御用達を務める嘉納治郎作に命じて蒸気船「奇捷丸」による江戸～大坂間の定期航路を開設させた。旅客200名（船賃１名２両＋食費１日銀７匁５分）と貨物2,000石を積載して毎月３回往復した。航海日数は往路復路各３日で、これが蒸気船による貨客輸送の嚆矢といえよう。

大政奉還から王政復古の大号令を経て江戸幕府が倒れ、明治新政権が誕生したのちも、海運に関しては旧幕時代と同じ課題に政府も直面する。いわゆる御一新の当時、蒸気船と帆走船を併せた我が国の西洋型船舶は全て幕府と諸藩の所有に属し、その数は80隻程度に過ぎなかった。あまつさえ、その大半が艦船であり、一般貨物の廻漕を想定していなかったことから内航輸送はいまだ弁財船の独壇場であった。

明治初年頃は租税も旧幕時代と変わらぬ米納方式であり、弁財船が全国各地の貢米を東京や大坂に運び込んでいる。既述のように弁財船は和船中の白眉であったが、それでも西洋型船舶に比較すると船脚は遅く、悪天候時には座礁沈没や船内浸水も頻発した。新たな国家財政の基盤をなす徴税の担い手としては些か心許なかった。

さらに貿易拠点となる開港場間および海外向け航路は外国商会の洋式船・蒸気船がほぼ独占しており、アメリカの Pacific Mail Steamship Company（以下、PM 社：アメリカ政府の援助下、上海や香港との間に太平洋横断航路を開設し、明治日本にも航路を延伸）とイギリスの Peninsular and Oriental Steam Navigation Company（以下、P&O 社：イベリア半島・エジプト～イギリス間の郵便輸送業務に従事し、極東にも航路を延伸）は、明治日本の脆弱な海運状況に乗じて内航輸送の委託を明治政府に迫った。

外国船が沿岸航路の独占まで目論む事態に危機感を抱いた政府は、明治２（1869）年10月に「西洋形風帆船蒸気船自今百姓町人ニ至ル迄所持被差許候」と明記した太政官布告968号を発し、先に紹介した文久元年の旧幕令の主旨を踏襲するかたちで、民間に蒸気船海運業への進出意欲を醸成しようとした。文久元年の旧幕令と異なったのは、旧幕時代には到底叶えられなかった立身出世の夢が四民平等の世なら実現できるのではないかという希望や野心が人びとの間に湧き起りつつあったことだろう。実際、布告発令の前後から、個人で旧藩所有の蒸気船や西洋型帆船の委託と貸下げを受けて貨客輸送事業に乗り出そうとする者が登場する。これら野心家たちが近代海運の覇権をかけて繰り広げた熾烈な競争については次章で詳述するとして、ここでは明治初期の河川舟運について簡単に述べておく。

布告発令から１年を経た明治３（1870）年11月、江戸日本橋定飛脚問屋の嶋屋佐右衛門はフランス商人から4,000ドルで購入したスクリュー式蒸気船“カナガハ”を昌栄丸に改称し、利根川水系に属する河川で短期間の貨客輸送を行ったようだ。

関東地方の河川で初めて定期運航した蒸気船は、明治４年２月に東京～中田（現茨城県古河市）間を往来した外輪式蒸気船の利根川丸である。この船は東京深川東永町の西村七右衛門の所有船であり、翌５年９月からは銚子（現千葉県銚子市）～布佐（現千葉県我孫子市布佐）間へ航路を変更して鮮魚等を輸送している。

明治10（1877）年には江戸日本橋定飛脚五軒仲間（和泉屋甚兵衛・嶋屋佐右衛門・京屋彌兵衛・山田屋八左衛門・江戸屋仁三郎）の設立した内国通運会社（現日本通運株式会社）が東京深川扇橋から江戸川・利根川を経て、思川筋の生井村（現栃木県小山市）に至る航路に外輪蒸気船の通運丸を就航させた。以後、江戸川と利根川を中心に、鬼怒川・渡良瀬川・霞ヶ浦・北浦等、短期間のうちに航路を伸ばし、関東の内陸貨客輸送に活躍する。

関西方面では、明治元年時点で毎日50艘の三十石船が大坂～伏見間を往復し、約 1,500人の旅客と800トンの荷物を輸送していたが、上記布告を受けて蒸気船の導入が図られた結果、明治 5（1872）年には外輪式蒸気船が２隻運航された。淀川修築工事が進んだ明治10年代になると蒸気船が相次いで就航し、乗船できない者が出る程の人気を博した。江戸期に舟運が盛んになった各地の河川では、民間事業者によって「川蒸気」（steamboat が訛って「ストンボ」と称される）が盛んに導入され、昔ながらの川船と競合しながら勢力を拡大したが、明治中期以降に「陸蒸気」＝鉄道が各地に敷設されていくと、河岸として栄えた地域にも鉄道駅が設けられ、川蒸気は次第に姿を消していくことになった。

Ⅲ　明治前半期：競争から秩序の時代

我が国海運が前述の PM 社や P&O 社等の外国資本の攻勢を受ける中、逸早く蒸気船による貨客輸送に乗り出したのが紀州和歌山城下で材木商を営む岩橋萬造と加納宗七である。両名は同郷の兵庫県知事陸奥宗光の斡旋で紀州藩から明光丸（全長41間、頓数600頓の２本マスト蒸気船）とニッホール丸（全長44間４尺、頓数541頓の２本マスト蒸気船でのちに有功丸と改名）を借入れて明治２（1869）年６月に紀萬汽船を創業した。本邦初の民営蒸気船会社である。

明治３年１月には大蔵省租税正の渋澤栄一と三井大坂両替店の大番頭で通商司（明治２年２月に開港地の貿易事務を統轄する政府機関として設立）権正を兼任する吹田四郎兵衛が音頭を取り、半官半民形式の回漕会社を創設する。紀萬汽船は吹田と陸奥[8]の勧誘を受けてこれに参入した。

回漕会社は政府所有蒸気船５隻と諸藩委託蒸気船８隻を擁し、横浜～伊勢間、東京～大坂間、東京～横浜間、大坂～神戸間に定期航路を開設したが、天下り官員の横暴と船舶の老朽化や政府の過剰干渉等が原因で収支相償わずに明治４年１月に解散する。

吹田と岩橋は直ちに再建策を協議し、同年４月に民間の海運関係者から成る回漕取扱所を新設した。４隻の蒸気船（紀萬汽船の明光丸・有功丸（旧ニッホール丸）と政府所有の万里丸・廻漕丸）に回漕会社から引き継いだ風帆船団を加えた陣容で営業を開始した。

紀萬汽船に触発されて民営蒸気船会社の設立が阪神方面で盛んになる中、明治５年７月に、吹田は陸奥と諮って回漕取扱所を母体とした新たな蒸気船会社の創設を画策した。翌月に大蔵省の官金出納業務を扱う為替方三家（三井組・島田組・小野組）の出資を受けて日本国郵便蒸気船会社（以下、郵便蒸気船）を設立し、二等副頭取を拝命した岩橋が同社を率いることになった。政府は同社に官有船舶13隻と新たに買い上げた紀萬汽船所有の明光丸と有功丸を無利息15カ年年賦で交付し、さらに船舶修繕費という名目で60万円の補助金を給付した。10月には以降３年間の貢米輸送も委託している。

この半官半民の巨大海運企業に真っ向から挑んだのが、土佐山内家の岩崎彌太郎である。明治３年閏10月、開成館貨殖局大坂出張所（通称「大坂土佐商会」：現大阪市西区北堀江４丁目）少参事であった岩崎は、同会を山内家より分離して九十九商会を創設し、明治４年７月の廃藩置県後、山内家の負債30万両を引き受ける見返りに、蒸気船６隻を含む藩所有船11隻を入手する。明治５（1872）年１月、九十九商会を三川商会（岩崎の股肱である川田小一郎、石川七財、中川亀之助の「川」の字を取って命名）に改めると、大坂～土佐間航路を運営して諸国産米の買い付けと低廉な諸荷輸送で利益を得た。明治６年３月に岩崎は三川商会を三菱商会に改称し、本社を東京に移したうえで、東京～大坂間航路に進出して、所有蒸気船８隻をフル稼働させて航路を拡張する。さらに近距離航路の片道運賃無料という無謀な価格競争を仕掛けながら、偽造切符を流通させる悪辣な営業妨害も駆使して郵便蒸気船に打撃を与えていく。

鮪が鯨に挑むがごとき競争の転機となったのは明治６年７月に実施された地租改正である。「丈量検査で算出された地価の三分を地主が豊凶に関係なく金納すべし」という条例により納税が金納方式に一本化された結果、郵便蒸気船の命綱であった諸国貢米の独占輸送が打ち切りになった。郵便蒸気船にさらなる打撃を与えたのが明治７年２月の台湾出兵である。当初、郵便蒸気船は政府からの海上輸送協力の要請に些か消極的な態度を示したと伝えられる。台湾出兵に所有船舶を供出

した隙に三菱商会が内航輸送の顧客を奪うのではないかと岩橋が懸念したことによるものらしい。それでも政府からの支援を受けている手前、同社は明光丸、有功丸、大有丸と高砂丸を供出したが、いずれも荒波に揉まれて長崎帰港時には大なり小なりの損傷を抱えていた。そこで兵站輸送の途絶を危惧した蕃地事務局（明治６年４月陸軍省内に設置された台湾出兵のための事務機関で出兵予算確保・兵站補給・情報収集を関係各省と協議し実施）長官の大隈重信は三菱商会にも海上輸送への協力を内々に打診すると、岩崎は「全社を挙げて命を奉ずる」と即答している。

その結果、郵便蒸気船の態度に心証を害していた大隈は、以降、三菱商会の岩崎に殊更肩入れするようになる。「私利を顧みず、公用を弁ず」と上申した岩崎を、大隈は「愛国の至誠を示した」と激賞し、内務卿大久保利通に諮って征台軍の海上補給に関わる業務一切を三菱商会に委託する決定を下した。併せて大蔵卿も兼任する大隈は独断で緊急予算を計上して外国商社より蒸気船を新たに購入することを決定した[9]。

明治７年11～12月、郵便蒸気船の出資元である小野組・島田組が抵当増額令（官金預かりの抵当額を３分の１から預かり金相当にまで引き上げる）によって相次いで倒産した。政府の信頼を喪失し、出資元も倒産したことで財政的にも窮地に陥った郵便蒸気船の負債額は115万円に達し、明治８（1875）年５月に岩橋ら経営陣は大蔵省に解散閉社嘆願書を提出した。その際、岩橋は政府に同社所有物を50万円で買い取るよう懇願するが、政府は同社所有船舶18隻を32万5,000円で買い上げたうえで、これらを無償で三菱に払い下げた。

明治８年１月、政府は「寄託船を以て横浜～上海間に定期航路を開設する」ことを三菱商会に命じる。１カ月後に三菱商会は上海航路を開設したが、これは本邦初の自前の海外航路になった。同年５月、三菱商会は三菱汽船会社と改称し、かたや政府から解散命令を受けた郵便蒸気船は９月に正式解散したが、その直前に三菱汽船会社は政府から郵便物の航送を命じられ、郵便汽船三菱会社（以下、三菱会社）と改称した。以降、郵便蒸気船を足下に蹴落とした岩崎三菱は海運覇権の掌握に邁進することになる。

まず、社名変更まもない10月、長崎～上海航路で熾烈な競争を繰り広げてきたPM社との妥協を成立させて、政府借入金81万ドルの中から79万ドルをPM社に支払い、同社の所有蒸気船４隻（計7,845頓）と陸上設備一切を譲り受ける。これによって明治政府を悩ませてきたPM社は沿岸航路より撤退した。明治９年８月には政府の全面的な資金援助を得てP&O社も沿岸航路から撤退させている。ついで明治10（1877）年２月に西南の役が勃発すると、政府は三菱会社の所有船を徴用して九州への兵站輸送を行った。岩崎は船舶不足に対応して政府から80万ドルを借り入れると、外国製蒸気船７隻を購入して兵站輸送を強化した。その結果、西南の役において三菱会社は莫大な利益を得る。明治10年の政府御用による売上は299万9,342円、対して一般運賃収入は116万3,040円を計上した。「海の政商」の面目躍如である。

明治11年５月、岩崎三菱の最大の支援者、大久保内務卿が暗殺された。だが、大久保亡き後、政府有力者のひとりである大隈の庇護を受けた三菱会社は国内蒸気船総頓数で過半（明治13年統計で我が国登簿汽船66,000総頓中の41,000頓が三菱会社所有船）を占め、500頓以上の大型汽船に限ってはほぼ独占状態になる。回漕会社・回漕取扱所・郵便蒸気船の設立に関与した三井も、大量輸送が必要な時には商売敵の三菱会社に頼るしかなかった。三菱会社はこの独占的な地位を利用して貨物と旅客運賃を自在に決定した。競争相手が現れても運賃の値引き競争を仕掛け、付け船（相手の船と同じ時刻に同じ目的地に向けて出航する行為）によって競合航路から撤退させ、撤退後に再び運賃を上げた。西南の役平定後の緊縮財政策下でインフレーションが進行して日本通貨の価値が下落した明治13年には、営業利益を確保すべくメキシコ銀貨のみで運賃を受け取るという暴挙に出た。

「三菱専横」の非難が高まるなか、三菱を庇護してきた大隈が明治十四年政変（国会開設・憲法制定について急進的な意見を述べた大隈が免官された事件）で下野したこともあり、農商務大輔の品川弥次郎と薩摩閥重鎮の西郷従道が画策し、明治15（1882）年10月に渋澤栄一、井上馨（参議）、益田孝（三井物産初代社長）等を発起人として、東京風帆船会社と北海道運輸会社や越中風帆船会社を合併して共同運輸会社（以下、共同運輸）を

新設した。海軍少将の伊藤雋吉を社長に戴き、資本金600万円のうち政府が半額に近い260万円を出資、残りを三井系の会社と関西の資本家連が負担する半官半民の巨大事業体である。同社は明治16年１月より営業を開始して三菱会社との熾烈な市場争奪戦に突入した。共同運輸は三菱会社と同じ航路で、函館・東京・横浜・大阪・神戸・上海・香港を結んだ。両社の船は同じ時刻に同じ目的地へと出航している。三菱会社の蒸気船は共同運輸の新造船に対抗して速力を出そうと燃料費を度外視して石炭を燃やしたので、煙突から黒煙と共に火の粉が舞うこともあったという。

競争はボイラの如く日増しに過熱し、運賃の６～７割引は当たり前、無料に等しい運賃に景品まで付けて旅客や荷積みの勧誘を行ったことから、三菱・共同双方著しく収支を悪化させる。両社の収入を合計しても、競争突入前の三菱会社１社の収入に遠く及ばなかった。

明治17年10月には神奈川県三浦半島観音崎沖合で、三菱会社の須磨ノ浦丸（925頓）に共同運輸の山城丸（2,528頓）が乗り上げる事故が発生した。共同側が弁償金２万円を支払って決着したが、事態を重く見た政府は両社が互いに付け船することを禁じた。しかしながら常軌を逸した競争は終わりが見通せず、両社とも疲弊の一途をたどることになる[10]。共同運輸は配当すらできない状態に陥り、かたや三菱会社は明治18年２月に創業者の岩崎彌太郎が死去し、実弟の彌之助が社長の座を継いでいた。このままだと三菱と共同どちらが勝ち残っても満身創痍、早晩外国資本に倒されて日本は海運の権を失う。そこで共同運輸設立を画策した西郷従道と井上馨は最悪の結末を回避すべく両社の仲裁に乗り出し、明治18（1885）年７月に政府が両社に対して合併の内諭を出した。

同年８月、三菱会社と共同運輸は政府の内諭に応じて合併し、ここに今日まで続く巨大海運企業の日本郵船会社が誕生する。白地に朱２筋の「二引」として知られる同社の社旗は、三菱と共同の合併を表したものである。これを以て、明治３年の回漕会社設立から数えて15年にわたる長く熾烈な海運市場の争奪戦は終焉を迎えることになった[11]。

むすび

明治18年９月、三菱会社と共同運輸は熾烈な海運覇権争いに終止符を打ち、政府仲介のもとに合併して日本郵船会社を設立した。その前年の５月には、西南の役を機に瀬戸内海域で乱立した中小海運諸社間の過当競争を止揚すべく、大阪府庁と財界代表の斡旋によって大阪の中小船主55名が合同して住友家総理人の広瀬宰平を頭取に据え、資本金120万円・所有船舶93隻を以て有限会社大阪商船会社（現商船三井）を設立した。爾後、同社は日本郵船と共に我が国の海運を先導していくことになる。

安定的な秩序がもたらされた海運業界では、貨客船が華々しく活躍する時代が幕を開けた。四面環海の我が国は、明治維新以降の近代化過程で、造船を産業発展の柱のひとつに据えて大型高性能船舶を続々と建造、海運列強と覇を競う。大洋航路に就く豪奢な大型貨客船は海運の覇権をめぐる国際競争の舞台で基幹船舶の座を占めたのである。

以上、貨客船が海運の花形となる前夜、我が国の海運黎明期の風景を駆け足で振り返った。これ以降、北米航路、欧州航路、南米航路、大洋州航路、アジア航路や極東航路を行き交う我が国の大型貨客船が多くの貨物と旅客や移民を目的地まで安全・確実・快適に輸送した。国際郵便による情報伝達も担った20世紀前半の風景については、今般の企画展も含めて神戸大学海事博物館に展示された精巧な船舶模型と貴重な写真や記録文書に譲りたい。

かねてより地球温暖化対策が議論される過程で、温室効果ガス排出量の少ない海上輸送のメリットがクローズアップされてきた。また、我が国では「物流の2024年問題」が浮上するなかで、長距離輸送の担い手をトラックからふたたび鉄道や船舶に転換する、いわゆるモーダルシフトも加速しつつある[12]。

さすれば、船舶に冠された「貨客」という輸送モードは、旧き良き時代のノスタルジーとしてではなく、これからの人流・物流の円滑さと効率性の維持・向上に向けて、その価値と有用性を改めて見直すべき対象ではないだろうか。

思えば、第二次世界大戦後、長距離旅客輸送の

主流がジェット旅客機に移行し、豪奢なイメージを売り物とするクルーズ客船が台頭するなか、海運の主役の座を占めた豪華貨客船は次第に表舞台から姿を消していった。だが最後に、我が国の内航海運では現在も「ははじま丸」（伊豆諸島開発株式会社）、「さるびあ丸」（東海汽船株式会社）、「橘丸」（東海汽船株式会社）が貨客船として、また、「おがさわら丸」（小笠原海運株式会社）、「くろしお丸」（伊豆諸島開発株式会社）が離島貨客船として元気に活躍していることも付言しておきたい。

【註】

⑴　概して船舶は大型化する程、航続性能や波浪・船体の動揺に対する耐性が増して居住性も向上する。その反面、内燃動力船の場合、船体内部では大出力機関からの振動・騒音・放熱等の影響も大きくなる。その結果、旅客を運ぶ場合、高級船室は上部構造物の窓がある外壁寄りに設けられ、低級船室や船員室の他、外寄りに置く必要のない設備等は下層・内部側に設けられる。だが、超大型船になると、旅客輸送に適さない空間が否応なく生じる。こうした空間は旅客に開放するよりも貨物を積載して運賃を得る方が、食料費・用水費・人件費を補填できることから経済的である。これが貨物・旅客混載輸送の大きなメリットである。

⑵　東廻りは当初、北日本の陸奥沿岸地域の天領年貢米をはじめとする物産品を津軽海峡から太平洋岸を経て下総銚子湊から高瀬舟に積み替えたのち、利根川を遡上して関宿廻りで江戸に運び込んでいた。だが、銚子の河口付近は水深が浅く、潮流は急にして年中風も強く、突風による座礁や難破が古来より多発したことから、瑞賢は房総半島を「大廻り」して江戸に直漕する航路を新たに開拓したのである。また、従来の西廻りでは、津軽・出羽発の積荷が越前の敦賀と小浜で陸上げされた後、前者からは塩津街道（五里半越）で近江塩津へ、西近江路（七里半越）で近江海津へ、また後者からは若狭街道（九里半越）で近江今津へと至り、丸子船で近江大津に廻漕され、再度陸送で京阪方面に運ばれた。瑞賢は日本海沿岸から赤間ケ関（下関）を経て瀬戸内海に入り、大坂に直漕することで積み替えを不要にし、大量輸送と経費削減をここに実現した。

⑶　俗に「間切り」と呼ばれ、風位に対しジグザグに走行して風上へと進出する帆走法である。潮位・潮流が安定している日本海側の西廻り航路では間切りは可能であったが、これらの変化が激しい太平洋側の南海路や東廻り航路ではときとして危険を伴い、試みられることは少なかったようである。

⑷　「旅客船」と表記したのは、江戸期の「客船」が「特定の船問屋の固定客となった廻船」を指すからである。廻船は一度どこかの湊に入ると、特定の船問屋の得意先名簿たる客船帳に登録されて、その船問屋の「客船」となり、以降は他の船問屋に移ることが認められなかった。

⑸　代表的な河川として東北地方の北上川・最上川・阿武隈川、関東地方の利根川・荒川・那珂川、北陸地方の信濃川・阿賀野川、中部地方の千曲川・天龍川・富士川、近畿地方の淀川・熊野川・由良川・加古川、中国地方の江の川・高梁川・吉井川、四国地方の四万十川・仁淀川、九州地方の筑後川・球磨川・遠賀川等が挙げられる。

⑹　ペリー艦隊の旗艦サスケハナの排水量（喫水線から下の船体部分が排除する海水の重さで、船全体の重さに等しくなる）は3,824頓であった。かたや千石船は積載能力が「1,000石＝150頓」で排水量約200頓と推定されることから、サスケハナ3,824頓÷千石船200頓≒19倍ということになる。

⑺　日本で最初に建造された蒸気船は、ペリー艦隊来航前の安政２（1855）年に薩摩藩主の島津斉彬が主導して製作された雲光丸といわれる。宇和島藩主の伊達宗城も蘭学者の村田蔵六（のちの大村益次郎）と地元職人の前原巧山（元名は嘉蔵）を製作担当者にして実験的な蒸気船を同年に完成させている。佐賀藩主の鍋島直正も西洋軍事技術の導入に熱心であり、佐賀藩軍港の三重津海軍所で蒸気船建造を進め、慶応元（1865）年に竣工し凌風丸と命名している。

⑻　陸奥宗光（本名は伊達小次郎）と三井家の関係は深い。三井家は紀州藩領の伊勢松坂が発祥であり、紀州徳川家とは密接な繋がりを保ってきた。陸奥の父である伊達宗廣は勘定奉行として紀州藩の財政を統轄していた時期があり、三井家とは公私共に深い親交を結んだ。ために、脱藩した宗光も三井家の庇護に与っている。幕末から明治維新に至る激動期、三井家当主の三井高朗は混沌たる政局の行方を見極めようと迅速かつ正確な情報収集に腐心した。高朗の側近はのちに「幕府方へは同朋衆にまで手を廻はして其内情を探り、勤王方には薩長を始め各藩に隠密を入れてその事情を知るに力（つと）め、陸奥宗光の如きも一書生の時に之を養ふて利用した」と回想している。

⑼　これに関連して次のような逸話も伝えられる。横浜イギリス一番商館（ジャーディン・マンセン商会）が大型蒸気船（4,000頓／17万円）を所有していたことから、大隈は郵便蒸気船の岩橋と三菱会社の岩崎に対して「これを購入したうえで政府に納入する金額」の競争入札を命じる。「17万円以下では船を売らない」という一番商館の強硬な姿勢を受け、岩橋

は自社の利益を度外視して売値そのままの17万円で入札した。これに対して、岩崎は一番商館側の売値を下回る16万円で入札した。つまり、一番商館の売値（17万円以上）で購入した船を、買値よりも安い16万円で政府に納入するということだ。これが「岩崎の至誠に偽りなし」という確証を大隈に抱かせたというが、真偽は定かでない。

⑽　両社の常軌を逸した集客合戦は当時の新聞各紙が報じている。明治18年２月17日付『東京日日新聞』:「輓近三菱と共同運輸との両会社互いに競争をなし、弊害百出、大いに我が海運を阻喪するの虞なきあたわざるのみならず…」／同年７月９日付『同上紙』:「斃れて後ち已む、三菱と共同との競争は次第に盛んになり、ほとんど底止めする所を知らざるはたびたび記載するところなるが…」／同年７月13日付『時事新報』:「三菱、運輸両会社の競争に付き、船客の船賃は日々刻々変化し、互いに負けず劣らず客の多きを争うことなるが、割引けのはなはだしきはおもに下等船賃にて、上等の船賃は通常三割引けにて、両会社ともそれより以上を引くことははなはだ稀れなるよし」／同年７月17日付『自由燈』:「三菱、共同両会社の競争はいよいよはなはだしく、乗客船賃六、七割の割引はすでに過般來の事なれど…三菱会社はその三菱の標を押したる大いなるカステーラ、共同運輸会社はこれも社の印ある白砂糖のごとき菓子を各々乗客に与ふるよし…」

⑾　日本郵船会社の設立に伴って三菱会社は解社されて海運業から撤退し、「海の政商」たる地位を喪失したが、明治18年中に旧共同運輸出身の重役人は全員退任し、荘田平五郎を始めとする旧三菱会社の有力社員、さらに三菱会社の職員515人と下級船員1,000余名が日本郵船に移籍した結果、日本郵船は事実上三菱支配下の企業として運営されることになった。

⑿　実際、大型フェリーやRORO（Roll on/Roll off）船は、貨物を積んだトラックやトレーラーがそのまま自走して乗り込み運搬できる。港を発着する海上輸送は、航行中をドライバーの休息期間に当てることが可能なため、陸上輸送よりもドライバーの拘束時間を削減でき、省力化や無人化（無人航送）が可能になる。また、フェリーの場合、RORO船とは違って一般旅客も乗船できることから定時性に優れている点がメリットである。

【参考文献】

・山崎善啓（2011年）『幕末・明治初期の海運事情』創風社出版
・石井謙治（2002年）『日本の船を復元する－古代から近世まで－』学習研究社
・松田裕之（2022年）『近世海事の革新者　工樂松右衛門伝－公益に尽くした七〇年』冨山房インターナショナル
・山本光正（1983年３月）「近世における江戸湾交通について－特に陸上交通との関連において－」『国立歴史民俗博物館研究報告』第２集109～124頁
・山本光正（2019年３月）「江戸を中心とした船舶による旅客輸送について」『郵政博物館研究紀要』第10号184～201頁
・室津海駅館・室津民俗館専門委員会編（2015年）『江戸時代庶民の旅～金毘羅参りと室津～』たつの市教育委員会
・（財）枚方市文化財研究調査会編（2001年）『市立枚方宿鍵屋資料館 展示案内』枚方市教育委員会
・江東区教育委員会生涯学習部生涯学習課（2003年）『江東区中川船番所資料館　常設展示目録』江東区中川船番所資料館
・脇田修責任編集（1987年）日本の歴史68『近世Ⅰ－②　弁財船と三都　商業と交通の体系』朝日新聞社48～49頁「近世和船の発達」／50頁「弁財船」石井謙治／58～63頁「陸運と海運」渡辺信夫
・（財）日本海事科学振興財団　船の科学館編・刊（2003年）『船の科学館資料ガイド４　黒船来航』
・土木学会編（1936年）『明治以前　日本土木史』岩波書店
・松田裕之（2020年）『佐々木荘助　近代物流の先達－飛脚から陸運の政商へ』冨山房インターナショナル
・川蒸気合同展実行委員会編・刊（2007年）『図説川の上の近代－通運丸と関東の川蒸気船交通史－』
・岩谷白嶺「三菱岩崎家大成功の根元　日本郵船会社の前身は紀州出身岩崎萬蔵の経営偉業」[『紀州史談』第16号1938年２月掲載]
・松田裕之（2014年）『草莽の湊神戸に名を刻んだ加納宗七伝』朱鳥社
・財団法人日本経営史研究所（1986年）『二引の旗のもとに』日本郵船株式会社
・日本郵船株式会社（1988年）『日本郵船株式会社百年史』財団法人日本経営史研究所
・日本経営史研究所（1988年）『近代日本海運生成資料』日本郵船株式会社
・伊井直行（2010年）『岩崎彌太郎－「会社」の創造』講談社現代新書
・玉井幹司（2013年）『物流今昔』公益社団法人全日本トラック協会
・明治ニュース事典編纂委員会編（1984年）『明治ニュース事典　第３巻』毎日コミュニケーションズ
・丸山雍成・小風秀雄・中村尚史編（2003年）『日本交通史辞典』吉川弘文館