

地域史料研究会・福岡

研究会報

第10号 (通巻 第140号) 2014・8

明治一〇年代前半の長崎港における

大坂運航汽船と船主

東條 正

はじめに

筆者は、別稿「港湾都市長崎における近代交通体系の形成過程」(『放送大学研究年報』第三二号、二〇一四年三月、所収)で幕末から明治前・中期にかけての長崎港における国際・国内の定期運航汽船の運航状況を明らかにした。しかし、汽船の国内航路については、明治一七年の大阪商船株式会社(以後、大阪商船と略称)成立後の関西向け航路の分析が中心で、それ以前の長崎港の汽船運航の状況については不分明のままであった。本稿では、別稿で欠落していた明治一〇年代前半

における大坂(当該期、大阪は大坂と表記されることが多かった)ので、本稿では大阪を大坂と表記している)方面への運航汽船やその船主を分析の対象とした。分析の視角として、先行研究によって、明治一〇年代の前半、関西を中心に中小型汽船が激増していることについては、一九七〇年代から既に明らかにされているが、それは統計的分析に止まっており、それらの中小型汽船が、どの程度の規模や能力を持ち、いつ、どこで、製造され、船主はどのような階層で、その資金の源泉は何だったのか

などの具体的な実態については、今日まで詳細な検討がなされていない。そこで、本稿では、長崎・大坂間を事例にそれらの状況の一端を明らかにしたいと考えた。

長崎・大坂間を事例としたのは、明治二〇年代、三〇年代に至って鉄道が全国的に展開される以前は、中小型の汽船を用いて大坂まで移動し、そこから鉄道等で東京方面に向かうのが、九州から本州方面への主要移動ルートであったためである。

さらに、時期を明治一〇年代前半に限定したのは、明治一七年(一八八四)の大阪商船成立以降は、関西以西の中小型汽船の多くが大阪商船に集中して、それらの汽船の旧来の船主が不分明になるためである。

この場合、問題となるのは、大阪商船成立以前の西日本の汽

船の運航は、一、二隻の船しか所有しない中小船主が主体となっており、それらの関係資料も発掘が困難で、資料も断片的なものが多く実態解明が難しいことである。そこで、今回、当該期の旅行案内書の「汽船運航案内」や『船名録』等の史料を用いて、判明する限りの使用汽船や船主の概要を明らかにしていきたい。

大阪商船成立前の明治一四年（一八八二）時点における大坂から長崎への運航汽船の要目を一覧にしたものが表1である。

就航汽船の帆装と登簿トン数

最初に西洋形船の帆装について述べておくと、初期の汽船が蒸気機関だけで運航することが難しかった名残りで、当該期の汽船も、まだ帆走のためのマストと帆を装備していた。マスト

と帆の組み合わせを帆装というが、表1に見るように、これらの汽船の帆装は全てスクーナー形であった。スクーナー形とは二本マストで、マストの両方に縦帆を装備したものを指す。縦帆とは船体の中心線に平行方向に張る帆で、これに対して船体の中心線に垂直方向に張る帆を横帆という。千石船のように従来の和船は横帆であり、ヨットなどが縦帆の典型で、横帆は追い風以外では前進が難しいが、縦帆は横風や逆風でも前進が可能であった。当該期のわが国の中小型の汽船のほとんどがスクーナー形の帆装を採用しており、表1に見るように大坂・長崎間を運行するすべての汽船もスクーナー形の帆装であった。これは、各地の港に寄港しながら定期運航を基本とする中小型の汽船では、追い風でしか前進でき

表1 長崎・大坂間運航汽船要目一覧（明治14年6月）

船名	総トン数 (A)	登簿トン数 (B)	(B)/(A) %	馬力	船質	帆装	檣数	長	幅	深
大龍丸	291	187	70	39	木製	スクーナー	2	139	18	14
光運丸	535	372	62	130	木製	スクーナー	2	178	25	15
長崎丸	338	209	62	27	木製	スクーナー	2	143	20	15
筑紫丸	366	208	57	28	木製	スクーナー	2	155	21	15
静凌丸	/	149	/	50	木製	スクーナー	/	/	/	/
平穩丸	199	121	61	36	木製	スクーナー	2	116	16	13
六甲丸	357	240	67	70	木製	スクーナー	2	159	20	15
安寧丸	451	236	52	65	木製	スクーナー	2	177	22	15
此花丸	361	201	56	30	木製	スクーナー	2	138	20	18

出典) 明治14年度『船名録』、明治15年度『船名録』、明治20年度『船名録』。

註) 長、幅、深の単位はフィート。

ない横帆の帆装より、横風や逆風でも前進できる縦帆の帆装を採用するほうが合理的だったためと推察される。

また、登簿トン数とは、船の総容積を示す総トン数から、機関室・石炭庫・船員室など積載貨物・船客に関係ない容積を差し引いたもので、船客・貨物の積載容量を示し、ネット・トンともいう。別稿でも指摘したように(前掲拙稿、九八頁)、初期の汽船は、蒸気機関の性能が低かったため、機関室や石炭庫の容積が大きく、総トン数に対するこの登簿トン数の割合が帆船に比較すると小さく、総トン数の半分以上を機関室や石炭庫等が占め、初期の汽船が帆船に対して経済的に優位性を持ち得ない大きな要因ともなっていた。このため総トン数に対する登簿トン数の比率はその汽船の経済性

を示すものとして分析の対象に加えた。

就航汽船の運行状況と船主

表2に見るように、これらの汽船の内、定期運航船は、大坂港を一日、二日、五日、七日、九日の日が出港日となっているが、一日の出港とは一日、一日、二日に大坂を出航することを指すので、十日間隔で大坂と最終到着港を往復して運航していたことが判明する。換言すれば、大坂港から最終到着港まで片道を五日以内で運航していたことが判明しよう。

表2および表1によって船ごとにみていくこととしたい。

大龍丸

一の付く日に大坂を出港していた大龍丸は、岡山・多度津(香川県)・下関・博多・長崎を経て肥後に至る航路を運航する登簿

表2 長崎・大坂間運航汽船寄港地・船主等一覧(明治14年6月)

船名	出港日	寄港地	製造地名	製造年月	定繋場	船主
大龍丸	一ノ日	岡山・多度津・下関・博多・長崎・肥後	摂津国兵庫	明治14年3月	大坂	小今井宗治
光運丸	二ノ日	下関・博多・長崎・肥後	清国香港	文久3年7月	兵庫	偕行会社
長崎丸	五ノ日	多度津・下関・博多・長崎・肥後	肥前国長崎	明治12年10月	大坂	古野嘉三郎
筑紫丸	五ノ日	多度津・下関・博多・長崎・肥後・鹿児島	摂津国兵庫	明治13年3月	福岡	末松政右衛門
静凌丸	七ノ日	岡山・多度津・広島・上関・三田尻・下関 博多・長崎	摂津国兵庫	明治11年11月	兵庫	偕行会社
平穩丸	七ノ日	多度津・三津ヶ浜・上関・三田尻・下関 博多・伊万里・長崎	摂津国兵庫	明治12年12月	大坂	平尾喜平次
六甲丸	九ノ日	馬関・博多・長崎・肥後	大坂六軒屋新田	明治13年11月	兵庫	偕行会社
安寧丸	不詳	下関・博多・長崎・肥後	肥前国長崎	明治13年6月	大坂	住友吉左衛門
此花丸	不詳	下関・博多・長崎・肥後・若津・鹿児島	大坂岩崎新田	明治12年8月	大坂	猪飼九兵衛

出典) 出港日及び寄港地は「明治一四年六月改正 大阪出港定日并寄港所」(大林静編『懐中重宝記』明治14年6月刊)、その他、製造地、製造年、定繋場、船主等は明治14年度『船名録』、明治15年度『船名録』、明治20年度『船名録』。

噸数一八七トンの木製汽船で、

によると小今井宗治であった。

刀、馬廻り格にも任じられ、つ

光運丸

次に、二の付く日に大坂を出

馬力は三九馬力、製造地は摂津
国兵庫とされているが、明治一

定繫場が大坂なので船主は大坂
在住の可能性が考えられるが、

いには上毛郡限り通用の私札
「万屋札」の発行を許されるま

港している光運丸は、下関・博
多・長崎を経て肥後に至る航路

四年三月に工部省兵庫工作分局

一方、当該期、小今井といえ

でになっていた。さらに明治一

を運航していた。光運丸は、総

で製造されたばかりの、大坂・

豊前宇島の豪商小今井潤治が著

〇年代からは小今井大坂支店を

トン数五三五トン、登簿噸数三

長崎に就航していた汽船の中で

名である。小今井潤治は、文化

設け、汽船で宇島と大坂の間に

七二トン、一三〇馬力の木造汽

最新鋭の船であった。大龍丸の

一一年（一八一四）生まれで、明治

定期航路を開き、その後、大阪

船で、この船の総トン数に対す

場合、総トン数二九一トンに対

二〇年七月に死去しているが、

商船株式会社の創設などにも加

る登簿トン数比率は七〇%で大

して登簿トン数一八七トンで、

旧小倉藩時代から、豊前宇島で、

わって幅広く活躍した人物であ

坂・長崎間運航汽船の中では最

総トン数に対する登簿トン数の

万屋の屋号で、米穀商と酒造業

る。また、潤治は西本願寺本山

も経済性が高い船であった。こ

比率が六四%で、表の他の汽船

を営み、潤治の代の天保年間に

の勘定方を勤め、西本願寺本山

の船は香港で文久三年（一八六

に較べても機関室や石炭庫の割

は豊前米を大坂、兵庫に移出し、

やその布教活動や慈善事業に巨

三）に建造されており、大坂から

合が比較的小さく、当該期の汽

また酒造業では醸造した酒を伊

から乗桂という法号も与えられ

長崎に定期運航している汽船の

船としては経済性が高い汽船で

予、宇和島に万屋の酒として売

ていた。潤治には三人の息子が

中では最も大型の汽船ではある

あったことが判明する。最終到

り捌き、また家業の米や酒の輸

いたが、長男、次男は早世し、

が一番の古船であった。このた

着地の肥後とは、海に面してい

送のために、宇島港を拠点に和

事業の後継者となった三男が、

めか明治二一年度の『船名録』

ない熊本市街は旧藩時代から熊

諸事業で巨万の富を築き上げ、

小今井宗治であった。つまり、

からは記載がなく、廃船となっ

本城下を貫流する坪井川河口の

宇島の万屋、行事の館屋、大橋

最新鋭汽船の大龍丸の船主は、

たと推察される。この船の船主

百貫石港を物資の移出入口とし

の柏屋、小倉の中原屋と並び称

幕末から明治前期にかけて豊前

社は旧岡山藩の藩士や藩主が出

ており、肥後とはこの百貫石港

される豪商となり、小倉藩の財

宇島港を拠点に一世を風靡した

資して作られた会社で、その後、

を指すと推察される。

政を支えた。また、天保年間に

豪商小今井家であったことが判

明する。

大龍丸の定繫場は大坂で、船

小倉藩格式大庄屋、永代名字帯

明する。

主は、明治一五年の『船名録』

小倉藩格式大庄屋、永代名字帯

明する。

神戸に拠点を移し、神戸偕行会

社として海運事業を展開し、西日本地区では最多の汽船を所有して、その後、関西の船主による大阪商船会社の設立において中心的役割を果たしていた。

長崎丸

五の付く日に大坂を出港していた長崎丸は、大坂を出港後、多度津・下関・博多・長崎を経て肥後に至る航路を持つ、総トン数三三八トン、登簿トン数二〇九トンの木製汽船で、登簿トン数比率は六二%であった。製造年月は明治一二年（一八七九）一〇月で、製造地は肥前国長崎とされている。当該期の長崎で汽船を建造できる可能性があるのは工部省の長崎工作分局だったが、官営の長崎製作所や長崎工作分局時代の長崎造船所は、船舶の修理が中心で、汽船の建造は本格化していなかった。その初期の数少ない建造汽船の一

隻が長崎丸であった。定繋場は大坂で、船主は古野嘉三郎であるが、古野嘉三郎については現在のところ大阪在住であること以外は不分明である。

筑紫丸

次に、同じ五の付く日に大坂を出港していた筑紫丸であるが、総トン数三六六トン、登簿トン数二〇八トンで、登簿トン数比率は五七%の木造汽船で、摂津国兵庫で、前年の明治一三年（一八八〇）三月に建造された新鋭船であった。同船は大坂を出港し、多度津・下関・博多・長崎・肥後を経て鹿児島に至る航程であった。定繋場は福岡で、船主は末松政右衛門であった。末松政右衛門は、天領であった筑前国怡土郡加布里の豪商で、東屋の屋号で米商や酒造業を営み、当主は代々政右衛門を名乗っていた。加布里港は近隣諸村の年貢

米が積み出され、商業、回漕業が栄えており、天保年間には政右衛門が天領日田代官の命を受け、加布里の千早新田開拓を行っていた。また、この政右衛門

（仁兵衛）が嘉永三年（一八五〇）に

明治一三年には当主政右衛門（東種）が死去し、跡を継いだ養子種規も明治一八年（一八八五）に死去している。

静凌丸

七の付く日に大坂を出港していた静凌丸は、登簿トン数一四九トンであるが、静凌丸の総トン数は判明しない。なぜなら、『船名録』に総トン数の記載が始まるのは明治二〇年からであるが、同年の『船名録』からは同船の記載が無くなるためである。『船名録』から消えるのは何らかの理由で廃船になったためと推察される。同船は岡山・多度津・広島・上関（山口県）・三田尻（中関）・下関・博多を経て長崎までの航路を運航しており、製造年は明治一一年一月で、製造地は摂津国神戸とされているが、官営兵庫工作分局で建造されていた。定繋場は大坂で、船

主は前出の神戸の偕行会社であった。

平穩丸

同じ七の付く日に大坂を出港していた平穩丸は、多度津・三津ヶ浜(現愛媛県松山市)・上関・三田尻・下関・博多・伊万里を経て長崎に至る航路を運航していた総トン数一九九トン、登簿トン数一二一トン、三六馬力の木造汽船で、登簿トン数比率は六一%であった。製造年月は明治一二年一二月で、製造地は摂津国兵庫とされているが、神戸川崎町で建造されている。地名から言えば兵庫工作分局、後の川崎造船所の所在地と重なる。定繫場は大坂で、船主は平尾喜平次となっているが、平尾喜平次については現在のところ不明である。

六甲丸

九の付く日に大坂を出港して

いた六甲丸は、総トン数三六一トン、登簿トン数二〇一トン、登簿トン数比率が六七%で、馬力五二馬力、大坂を出港後、下関・博多・長崎を経て肥後に到達する運航ルートをとっている。製造地名は大坂六軒屋新田で、明治一三年一月に建造されている。定繫港は兵庫で、神戸の偕行会社が船主であった。

安寧丸と此花丸

残りの安寧丸と此花丸は不定期で運航しているが、安寧丸は、総トン数四五一トンで大坂・長崎間を運航している汽船の中では大型船であったが、登簿トン数は二三六トンと小容量なのは、登簿トン数比率が五二%と最少であったためである。同船は大坂を出港した後、下関・博多・長崎を経て肥後に至っていた。船主は住友家の当主吉左衛門で、定繫場は大坂、製造年月は明治

一三年六月、製造地は肥前国長崎となっているが工部省長崎工作分局の建造であった。住友家は家業の銅の運搬のため明治初年から汽船を購入し、運輸業にも参入していた。その後、住友は大阪商船の成立においても中心的な役割を果たしている。

此花丸は総トン数三六一トン、登簿トン数二〇一トン、登簿トン数比率五六%、馬力三〇馬力で、大坂を出港後、下関・博多・長崎・肥後・若津を経て鹿児島まで運航している。定繫港は大坂で、明治一二年八月に大坂岩崎新田で建造され、船主は猪飼九兵衛であった。猪飼九兵衛は大坂の商人で、代々当主は九兵衛を名乗っており、息子と推察される大正期の九兵衛は、摂津信託会社の大株主となっており、岸本汽船を経営し、摂津信託の社長であった先代岸本五兵衛の

妻の実家が猪飼九兵衛家であることが判明している。

おわりに

ここで、これらの大坂・長崎間運航の汽船について、改めて概観すると、汽船の船体はすべて木製、帆装はすべてスクーナー形であり、船の大きさで言うと、登簿噸数が三七二トンの光運丸から一二一トンの平穩丸までの中型汽船(五〇〇トン以上を大型汽船、一〇〇トン未満を小型汽船と考えると)、馬力は二七馬力から一三〇馬力、総トン数に対する登簿トン数比率が五二%から七〇%の汽船が使用されていたことが判明する。

汽船の製造年月や製造地で見ると、香港で文久三年に製造された光運丸を除く船が、明治一年以降に国内の兵庫、大坂、長崎で建造された新造船であった

た。これは別稿でも明らかにしたように(前掲拙稿、一〇四頁)、西南戦後の過剰流動性の発生の中で、ミニバブルが発生し、その

中で西南戦争時の船腹不足もあって、明治一年以降神戸、大

坂、長崎等の西日本で造船事業が興隆していた背景があったと

推察される。事実、長崎丸と安寧丸が工部省長崎工作分局で建

造され、工部省兵庫工作分局で大龍丸や静凌丸が建造されてお

り、その他の国内製造汽船も大坂、兵庫の造船所で建造されて

いることが判明する。特に工部省の長崎工作分局と兵庫工作分

局で二隻ずつ、つまり、大坂・長崎間航路就航汽船九隻中四隻

が両工作分局で建造されていることが注目される。

また、定繫場とは船舶の登録港で、その船の母港であった。

表の定繫場を見ると、福岡港が

定繫場の筑紫丸を除いて、光運丸と静凌丸は兵庫が、残りの船

は大坂が定繫場であった。筑紫丸が福岡港を定繫港としていた

のは、船主が福岡県加布里の豪農・豪商の末松政右衛門で、光

運丸、静凌丸が兵庫を定繫港としていたのは両船の船主であつた

ためと推察される。これらの汽船は、大阪商船成立以降は、廃

船となつたと推察される一部の船を除いて、同社の所属汽船と

なり、大坂を定繫港としている。特に、大龍丸、此花丸、六甲丸、

安寧丸の四隻は大阪商船成立後の明治一七年六月段階でも長崎

港に寄港する大阪商船の定期運航船となつている。

さらに、船主について概観すると、関西では旧士族たちの新

事業としての借行会社や住友家などの関西の商人たちが、西南

戦争後の農村部を中心とするバブル的好況の中で、汽船事業に

参入しており、九州では、豊前

宇島の豪商で小倉藩の御用商人でもあつた万屋こと小今井家や、

筑前怡土郡天領加布里の豪商で、筑前藩御用商人でもあつた東屋

こと末松政右衛門など、幕藩期から小倉藩や幕府や福岡藩と密

接に結びついた特権商人の出自を持つ豪商が、天保期から家業

の米商や造り酒屋を他国にまで展開し、その輸送から回漕業に

も手を染め、蓄財した資金で汽船を新造して海運業をさらに展

開しようとしていたことが窺えよう。

しかし、宇島の小今井や加布里の末松は、従来の地域を超え

た事業の展開で巨額の利得を得ながらも、近世特権商人の残滓

とも考えられる旧藩主家等への多額の献金や、地域の社会・慈

善事業に、巨額の資金を投じていることが、その後の企業家としての限界を生じさせているとも考えられる。

参考文献

- ・三和良一「海上輸送」(松好貞夫、安藤良雄編著『日本輸送史』日本評論社、一九七一年)。
- ・石井謙治「明治期の造船近代化と日本形帆船」(『漁船』第二一五号、漁船協会、一九七八年)。
- ・三浦尚司「豊前の傑商万屋 乗桂・小今井潤治の生涯」(『海路』編集委員会編『海路』第六号、海鳥社、二〇〇八年)。
- ・岡山県『岡山県人物伝』二五八〜二五九頁、一九一〇年。
- ・長崎造船株式会社長崎造船所『長崎造船所史(一)』一九二八年。
- ・中村浩理『肥筑豊州志』福岡県文化財資料集刊行会、一九七一年。
- ・廣山謙介「鴻池家の信託業への進出」(一)(長崎大学経済学会『経営と経済』六五巻 一・二号、一九八五年)。

【研究会からのお知らせ】

第一四回懇話会

一四時から福岡市中央区天神一丁目の久留米大学福岡サテライトにおいて一三名が参加して第一四回懇話会を開催しました。
中村 久子 氏

近世、対馬の被差別民

二〇一四年度会員総会

二〇一四年六月二十八日、第一四回懇話会に引き続き、二〇一四年度の会員総会を開催しました。主な内容は以下の通りです。

- ① 事務局から議案第一号（第四号、昨年度の事業報告・収支決算および新年度の活動計画・収支予算案等が説明され、いずれも異議なく承認されました。
- ② 事務局から議案第五号として会員名簿の取り扱いについて諮られ、審議の結果、各会員に研究会が保有

する個人情報再確認を

行うとともに、各会員の開示可能な情報を確認した上で、それに基づいた「会員名簿」を会員に提供することになった。なお、新たに追加する会員情報として、各会員が関心をもつテーマについても任意で提供を要請することになった。

- ③ 議事終了の懇談において『博多津要録』の索引を公開して利用に供したい旨の発言があり、今後研究会のサイトその他での公開にむけて作業を進めることが了承された。

なお、総会議案書(PDF)は研究会のウェブサイトに掲載しています。

(<http://www.chikishi.com>)

会員情報の確認について

前掲した二〇一四年度総会の決定に基づき、会員の皆様には会員情報について事務局からメール等で連絡いたしますので、お手数ですが協力をお願いいたします。

当会誌への投稿について

研究会が発行しているこの『研究会報』の原稿を募集しています。研究会の目的に沿ったものであれば原則として内容・形式を問いませんが、編集委員会から若干の修正をお願いする場合がありますので、承知おきください。

刊行はウェブ上での公開です。ダウンロードして印刷することも可能です。印刷したものが必要な場合は事務局へご連絡ください。懇話会など研究会の会合でも配布しています。

原稿は、できる限りワープロ

のファイルやテキストファイルなどの電子データでの提出をお願いしています。本格的な印刷ではないため、使用文字に制約がある場合があります。図版・写真等の掲載も可能です。提出していただく原稿は横書きでも結構です。字数は特に制限していませんが、八千字以上になる場合にはあらかじめご相談ください。

投稿ご希望の方は編集委員会へご連絡ください。

(henshu@chikishi.com)

研究会報 第一〇号

(県史だより 通巻第一四〇号)

平成二六年八月一日発行

編集・発行

地域史料研究会・福岡

jimukyoku@chikishi.com

<http://www.chikishi.com>