

最上 本艦は、兩面宮原式水管汽罐六個を備ふ、又罐室密閉式強壓通風及重油石炭混焼に必要な装置及設備を完全に有す、

本艦授受後佐世保海軍工廠に於て、パーソンズ式旋轉汽機蒸氣消費額計測公試運轉を施行せり、

驅逐艦

本邦に於て、初めて製造せられたる春雨級の驅逐艦は、皆艦政本部式水管汽罐四個を裝備す、此汽罐は、最初軍艦音羽に搭載せしに、結果頗る良好なるを以て、之を驅逐艦に使用することゝなせり、而して其設計要領は左の如し、

汽壓 二五七呎

受熱面積 一一六九〇平方呎

火床面積 二二〇平方呎

強壓通風全速力試運轉の際には、汽罐室内の氣壓は四吋にして、火床面積一平方呎につき、一時間八十餘呎の石炭を燃焼せしこと稀ならざるなり、

三十七八年日露戦役の起るに及びて、横須賀奥佐世保舞鶴海軍工廠及三菱川崎兩造船所大阪鐵工所に於て、二十五隻の驅逐艦を建造し、尋で、三菱川崎兩造船所及浦賀船渠株式會社に於て、更に四隻の驅逐艦を製造したるは、前段既に述べたるが如し、此等二十九隻には、春雨級艦と同じく、艦政本部式水管汽罐を裝置せしと雖も、少しく其高さを減じ、従つて甲板上に現出する汽罐包匣を低くし、以て夜襲の際、敵の探照燈の之に反射し、ために容易に發見さるゝの虞を防ぎたり、

水雷艇

第一號より第四號に至る四隻の水雷艇は、各、汽車罐一個を備ふ、一等水雷艇小鷹の汽罐も、汽車罐にして、其數二個とす、此等汽罐は、英國「ヤロー」會社の製造に係るものにして、明治十四年より同二十一年に至る間に於て、横須賀に於て、船内裝置をなしたり、

二十年以降に於て、英佛獨の諸國より、當時最新最良の評ある各種水雷艇



を購入し、模範を此等に採り、且つ本邦に於ける實驗の結果を加味し、將來建造せんとするもの、参考に資したることは、前段叙述せしが如し、即ち、

三等水雷艇

模範第五號艇、佛國「クルゾー」會社製、

第六號 第七號 第八號 第九號 第十號 第十一號 第十二號

第十三號 第十四號 第十六號 第十七號 第十八號 第十九號

模範第十五號艇、佛國「ノルマン」會社製、

第二十號 第五十號 第五十一號 第五十二號 第五十三號 第五

十四號 第五十五號 第五十六號 第五十七號 第五十八號 第五十九號

二等水雷艇

模範第二十二號艇、獨國「シッピヤウ」會社製、

第二十五號 第六十七號 第六十八號 第六十九號 第七十號

第七十一號 第七十二號 第七十三號 第七十四號 第七十五號

一等水雷艇

模範隼、佛國「ノルマン」會社製、

雁 蒼鷹 鶴 燕 雲雀 雉 鶯 鶇 鷗 鷓 鴒

此他、外國製水雷艇を模範として、製造せしもの數隻あれども、省略す、以下本邦製各種水雷艇汽罐に就き、其設計要領及構造の一斑を記載せんと欲す、第五號艇を模範としたる十三隻の三等水雷艇は、各、汽車罐一個を有す、其長十五呎十吋、直徑五呎二吋、高六呎二吋、火床面積二十平方呎、受熱面積千八十平方呎、汽壓百八十所、焰管の直徑は一時四分の三、其材質は青銅なり、第十五號艇を模範としたる十一隻は、各「ノルマン」式水管汽罐一箇を具ふ、其長九呎十一吋、徑幅七呎三吋、高八呎八吋、火床面積二十六平方呎、受熱面積一千百五十五平方呎、汽壓百八十五所とす、

第二十二號艇を模範としたる十隻の二等水雷艇の内、第二十五號艇は、汽



車罐一個を裝備す、其長十七呎、直徑六呎六吋、高八呎六吋にして、火床面積四十三平方呎、受熱面積二千八十七平方呎、汽壓百七十呎、篋管は鋼製にして、其直徑は二吋とす、其他の九隻は、艦政本部式水管汽罐二個を有す、其火床面積五十九平方呎、受熱面積二千九百五十九平方呎なり、

準を模範としたる一等水雷艇十一隻は、各「ノルマン」式水管汽罐二個を具備す、其火床面積八百〇三平方呎、受熱面積は五千六十平方呎とす、

要するに、我國に於て、船體及機關共全部製造せられたる水雷艇を分ちて、左の四種とす、

- 一等水雷艇 雁級〔佛國ノルマン會社製百〕  
排水量 一五〇噸
- 馬力 四二〇〇
- 速度 二九節
- 汽機 雙螺旋表面復水、縦置、三回膨脹聯成

- 汽罐 「ノルマン」式水管汽罐二個
- 二等水雷艇 第六十七號艇級〔獨國シッパツ會社製八〕  
排水量 九四噸
- 馬力 一二〇〇
- 速度 二三節
- 汽機 單螺旋表面復水、縦置、三回膨脹聯成
- 汽罐 艦政本部式水管汽罐二個
- 三等水雷艇 第十號艇級〔佛國ノルマン會社製五〕  
排水量 五三噸
- 馬力 五二五
- 速度 二〇節
- 汽機 單螺旋表面復水、縦置、二回膨脹聯成
- 汽罐 汽車罐 一個



汽笛の		汽罐種類	汽機種類	製造年月	
中歴	高歴			竣工	起工
	二、六	圓	復水、齒車	同三年	文久元年
	二、五 三、八	高圓	高壓斜置復水、表面	明治六年八月	明治六年六月
	三、五 五、八	低高圓	三回復水、表面、齒車、復水、齒車	四十六年十一月	六十九年八月
	二、天	高圓	齒車復水、表面	七十三	二十
	四、七 七、八	同高圓	二回復水、表面	三十八年七月	三十七年十一月
	四、二 三、三	同高圓	同	廿一年二月	二十年十一月
	三、三 三、三	同高圓	同	廿三年八月	廿二年十一月
	三、三 三、三	同高圓	同	廿三年八月	廿二年十一月
	三、三	低圓	二回復水、表面	十一年	十九
	二	汽式	三回復水、表面	三十五年	八廿二年

製造所名	艦名
石川島	千代田形迅
横須賀	天清城
横須賀	磐城
横須賀	天海龍門
小野濱	武大葛藏和城
小野濱	赤愛鳥摩
小野濱	城岩海耶
横須賀	高
小野濱	雄大島

内國製艦艇表 (試運轉成績)

三等水雷艇 第五十號艇級 (佛國ノルマン會社製五)

排水量 五二噸

馬力 六五七

速度 二〇節

汽機 單螺旋表面復水三回膨脹聯成

汽罐 ノルマン式水管汽罐一個











汽 罐 種 類	汽 機 種 類	月 年 造 製		製 造 所 名	艦 名
		竣 工	起 工		
水宮 管式原	ス「カル 式」	明治 四年 七月 十九日	明治 四年 五月 十九日	吳	伊 吹 千 早 宇 治 利 根
式「ノ ルマ」 水管 高	三回 膨脹 水管 三回 膨脹 水管	四 年 八月 十六日	一 年 九月 十五日	橫 須 賀	
水宮 管式原	三回 膨脹 水管 三回 膨脹 水管	四 年 五月 十三日	十 八 年 一月 十三日	佐 世 保	
水宮 管式原	三回 膨脹 水管 三回 膨脹 水管	四 年 七月 十一日	十 年 九月 十一日	神 戶 川 崎 所 造	淀
水宮 管式原	「パ ーソ ン」 式	四 年 九月 十一日	十 年 三月 十四日	長 崎 三 菱 所 造	最 上
同 右	同 右	三 年 八月 九日	三 年 八月 九日	英 世 保	追 夕 有 春
同 右	同 右	三 年 八月 九日	三 年 八月 九日	英 世 保	風 暮 明 雨
同 右	同 右	三 年 八月 九日	三 年 八月 九日	英 世 保	鶴 雁
同 右	同 右	三 年 八月 九日	三 年 八月 九日	英 世 保	號 第 六 十 七 號
同 右	同 右	三 年 八月 九日	三 年 八月 九日	英 世 保	號 第 六 十 九 號
同 右	同 右	三 年 八月 九日	三 年 八月 九日	英 世 保	號 第 五 十 三 號

汽 罐 種 類	汽 機 種 類	月 年 造 製		製 造 所 名	艦 名
		竣 工	起 工		
低 圓	三回 膨脹 水管 三回 膨脹 水管	三 年 六月 廿七日	五 年 七月 廿一日	吳	宮 古 橋
圓 罐 兩 端 焚 火	三回 膨脹 水管 三回 膨脹 水管	七 年 三月 廿七日	一 年 三月 廿三日	橫 須 賀	立 秋 津 洲
高 圓	同 右	三 年 二月 廿七日	五 年 六月 廿四日	橫 須 賀	明 須 石 對 馬
同 右	同 右	三 年 七月 廿七日	一 年 七月 廿四日	吳	音 羽
同 右	同 右	三 年 七月 廿七日	一 年 六月 廿八日	吳	生 筑 駒 波
水宮 管式原	三回 膨脹 水管 三回 膨脹 水管	三 年 三月 廿三日	五 年 八月 廿三日	橫 須 賀	薩 摩 安 藝 鞍 馬



第三節 統計

こゝに海軍艦船年表を添付し、年次艦船の増減を一覽に便せんとするに當り、分ちて四表とす、

第一表 軍艦(戰艦、巡洋艦、海防艦、砲艦、通報艦、練習艦、水雷母艦等を含む)

第二表 驅逐艦

第三表 水雷艇

第四表 戰時補助船舶(病院船、工作船、及特種運送船等を含む)

此表に附するに、各種艦船の噸數及隻數の統計を以てし、之れが増減を見るに便せんとす、

附言

一 艦船年表中の年次は、新造艦船は進水の年、購入のものは、其購入若くは契約の年、戦利艦は帝國海軍船籍に入りたる年なりとす、但し日清戦役後の製造に係る雷以下の驅逐艦、及隼以下の水雷艇の年次は、製造契約若くは

令達の年月と知るべし、

一本表は、艦船の大體を示すを以て目的とするが故に、單に其外形大さ等を記載するのみに止めたり、

一本表は、明治以降に於ける艦船の増減を記するものなるが故に、年月は明治元年(西曆一千八百六十八年)を以て基年とすべし、故に單に何年とあるものは、明治何年の意なり、

一 表中の度量寸法等は、英式のものを使用し、又單位以下は四捨五入せるものあり、

一 記事欄内に於ては、艦船が帝國海軍の船籍に入りたる後に於ける主要なる事蹟のみを掲ぐべし、而して其以前に關するものは、幕府或は諸藩海軍艦船表に就て見るべし、又軍務官時代に於て購入せし艦船にして、諸藩に一時保管せしめ、朝廷に返納の後、海軍の船籍に入らずして、他省に交付し、或は賣却處分となりたるが如きものは、本表に掲載せざることゝなせ



圖 八 百 第

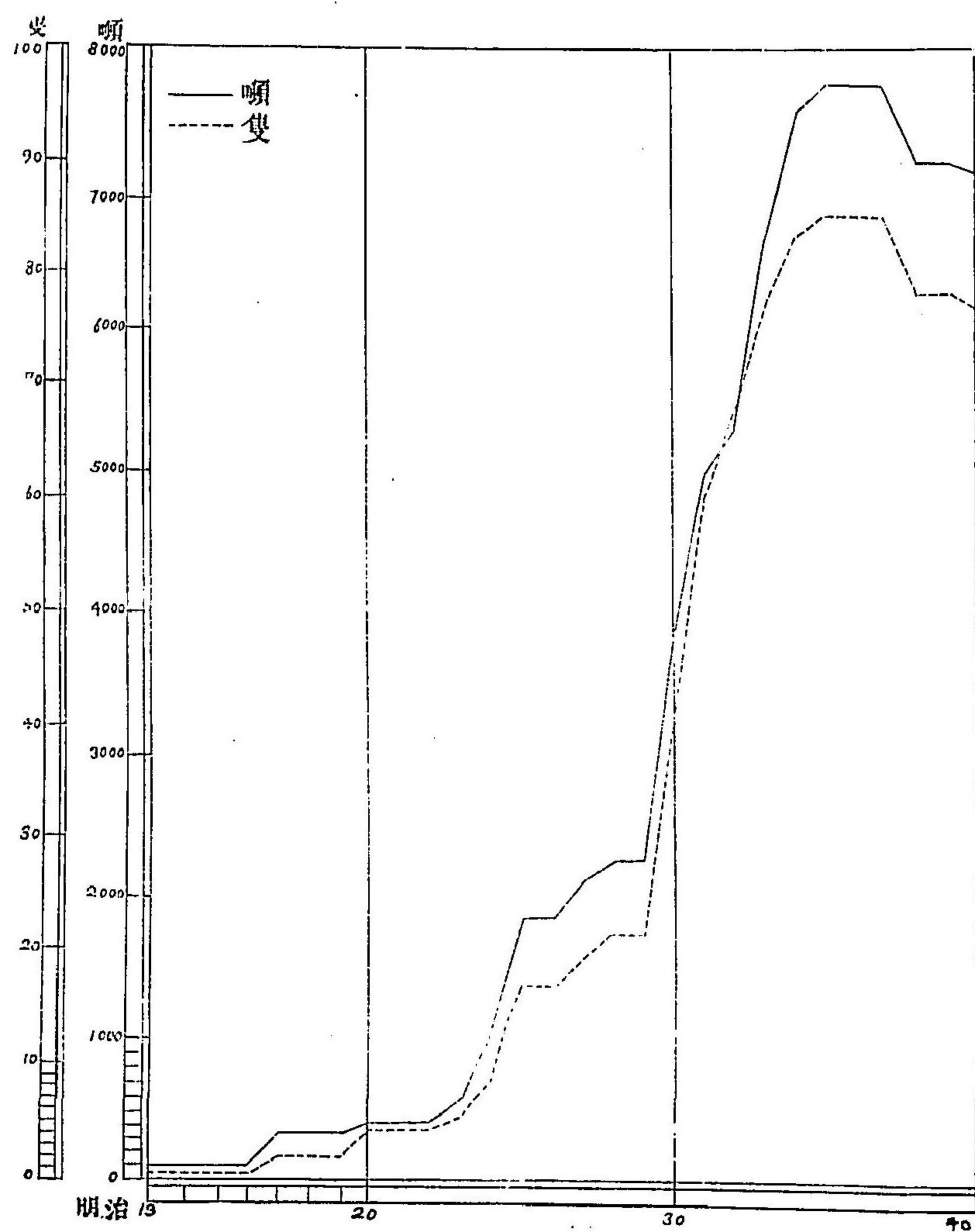


圖 計 統 數 隻 及 數 噸 艦 軍

り讀者若し其一斑を知らんと欲せば、軍務官時代の艦船表を参照すべし、  
一統計を畫するに使用したる噸數及隻數は、各年十二月三十一日の現在數  
なりとす、

一軍艦噸數及隻數統計第百八圖

一、尺度一分を以て一年とす、

一、尺度一分を以て一萬噸とす、

一、尺度半分を以て一隻とす、故に一隻平均噸數は、五千噸なりとす、

一、三十七年以前に在りては、軍艦平均噸數は五千噸以下なりしも、爾來

その以上に達せり、

一、明治四十年十二月三十一日現在、六十八隻、四十六萬六千四百六十五

噸、

一、驅逐艦噸數及隻數統計第百九圖

一、尺度四分を以て一年とす、



圖 九 百 第

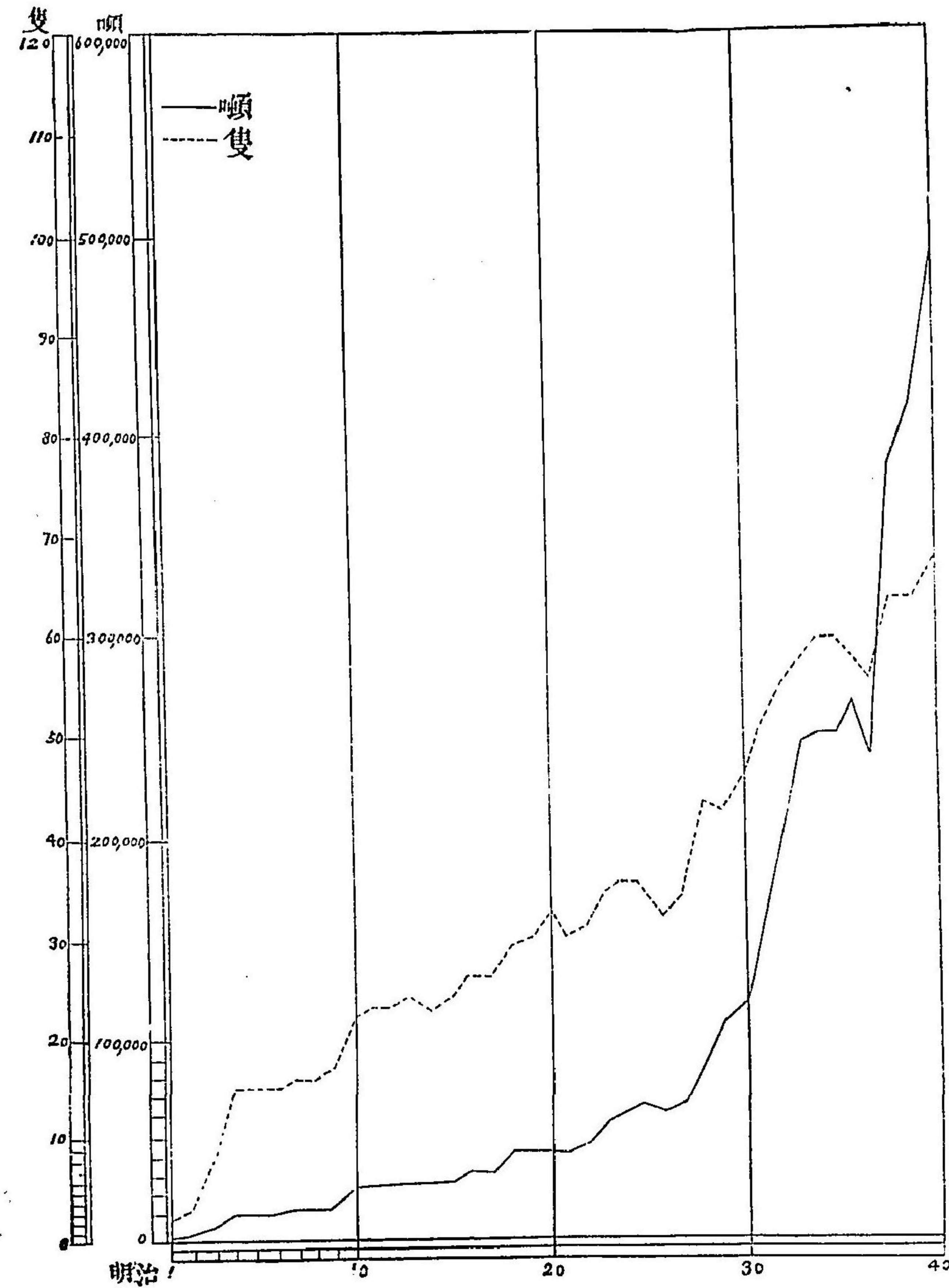


圖 計 統 數 隻 及 數 噸 艦 逐 驅

- 一、尺度二十五分を以て一萬噸とす、
- 一、尺度七厘五毛を以て一隻とす、故に一隻の平均噸數は三百噸なりとす、
- 一、三十四年以前に在りては、驅逐艦の平均噸數は三百噸なりしも、爾來その以上に達せり、
- 一、明治四十年十二月三十一日現在、五十三隻、一萬八千六百九十七噸
- 一、水雷艇噸數及隻數統計第十圖
- 一、尺度一分を以て一年とす、
- 一、尺度七分を以て一千噸とす、
- 一、尺度五厘六毛を以て一隻とす、故に一隻の平均噸數は八十噸なりとす、
- 一、三十一年以前に在りては、水雷艇の平均噸數は八十噸以下なりしも、爾來その以上に達せり、



圖 十 百 第



圖計統數隻及數噸艇雷水

一 明治四十年十二月三十一日現在、七十七隻、七千二百二十九噸、  
 一 戰時補助船舶其他噸數及隻數統計(第百十一圖)

一 尺度一分を以て一年とす、

一 尺度十分を以て一萬噸とす、

一 尺度二分を以て一隻とす、故に一隻の平均噸數は二千噸なりとす、

一 十九年以前に在りては、戰時補助船舶の平均噸數は、二千噸以下なり

しも、三十八年日露戰役中捕獲したる船舶は、何れも二千噸以上のものなりとす、

一 明治四十年十二月三十一日現在、九隻、總噸數三萬八千八百二十四噸



元		次 年		艦 名	艦 種	長 時 呎	幅 時 呎	吃 水 時 呎	排 水 量	馬 力	速 力	起 工 年 月 日	竣 工 年 月 日	製 造 所 名	記 事	
朝 陽	觀 光	朝 陽	觀 光													
木、螺、汽 三橋「ス クイナ」 「コルベ ット」	木、外、汽 三橋「ス クイナ」 「コルベ ット」	一六三 二四	一七〇 三〇													
安政三年(一八五六)	和蘭「レンシヤ」	安政五年(一八五八)	嘉永三年(一八五〇)													
和蘭「カントルカ」																
明治元年四月十一日、舊幕府軍艦處 分の際、朝廷之を收む、翌年五月十 一日、函館海戦の時、脱走艦蟠龍の 弾に中り沈没。																

艦 船 年 表

軍 艦

圖 一 十 百 第

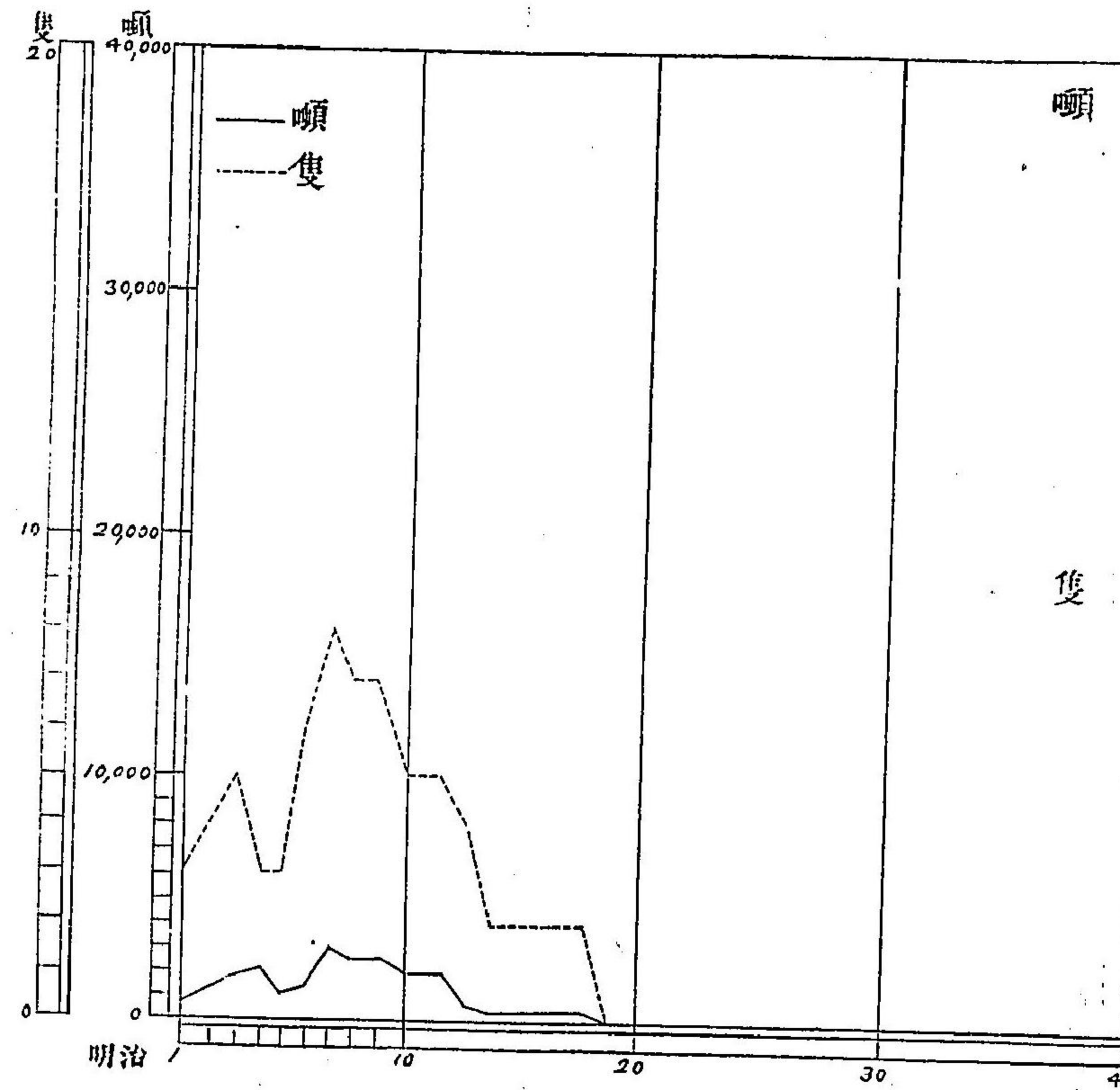


圖 計 統 數 隻 及 數 噸 他 其 船 助 箱 時 戰















九 十		年 八		
畝 傍	武 藏	大 和	高 千 穂	浪 速
鐵、雙螺、 汽、二橋、 鋼、二橋、 三橋、 三橋、 三橋、 巡洋艦	同	鐵、骨、木、 皮、 鋼、二橋、 三橋、 三橋、 三橋、 巡洋艦	鐵、骨、木、 皮、 鋼、二橋、 三橋、 三橋、 三橋、 巡洋艦	鐵、骨、木、 皮、 鋼、二橋、 三橋、 三橋、 三橋、 巡洋艦
一八、九	同	一五、三	同	一八、七
三三二	同	二〇一	同	三〇〇
四三	同	三五	同	四六
五五〇	同	一六二	同	七六〇
佛國ル、アブル	横須賀	神戶小野濱	英國新城安社	英國新城安社
十九年	二十一年二月七日	十六年十一月	十九年四月	十七年三月二十二日
十七年五月二十七日		二十年十一月十六日		十九年六月、英國より横濱に來著、 本艦は帝國海軍の將卒によりて廻航 せられたるもの、嚙矢とす、
		葛城大和の姉妹艦、 上竣工、		浪速の姉妹艦、
		本邦に廻航の途次亡没、亡没は二十 年十月十九日と認め、		

年 十 二				年
千 珠	滿 珠	鳥 海	愛 宕	摩 耶
同	鐵、雙螺、 汽、二橋、 鋼、二橋、 三橋、 三橋、 三橋、 巡洋艦	鐵、骨、木、 皮、 鋼、二橋、 三橋、 三橋、 三橋、 巡洋艦	鐵、骨、木、 皮、 鋼、二橋、 三橋、 三橋、 三橋、 巡洋艦	鐵、骨、木、 皮、 鋼、二橋、 三橋、 三橋、 三橋、 巡洋艦
同	一四	同	同	九、八
同	二七	同	同	二七
同	一三四	同	同	一〇、二五
神戶小野濱	神戶小野濱	東京石川島	横須賀	神戶小野濱
二十一年六月十三日	二十一年九月十三日	二十一年五月二十七日	十九年一月二十五日	十八年六月一日
十九年九月五日	十九年八月三十一日	十九年七月十七日	二十一年一月二十日	四十二年五月十六日廢艦、雜役船と して、横須賀海兵團に屬す、
滿珠の姉妹艦、二十九九月二十六 日廢艦、第五種船として、横須賀海 兵團に屬す、	二十九年九月二十六日廢艦、第五種 船として、佐世保海兵團に屬す、	摩耶の姉妹艦、四十一年四月一日廢 艦、雜役船として、佐世保海兵團に 屬す、	摩耶の姉妹艦、日露戰役中、三十七年 十一月六日、直隸海峽に於て、急潮 の際、暗礁に觸れ艦底を大破し沈没、	



十二年	年四十二		年三十	
吉野	大島	橋立	千島	千代田
鋼、雙螺、 汽、二橋、 戰、二橋、 艦、二巡洋	鋼、雙螺、 汽、三橋、 ク、一ナ、 二、砲艦	鋼、雙螺、 汽、一橋、 艦、二巡洋	鋼、雙螺、 汽、三橋、 ク、一ナ、 通、報艦	鋼、雙螺、 甲、帶三橋、 艦、三巡洋
三六〇 四六、七 一七	一七六 二七 九	三〇二 五一 一九、一	二二三 二五、六 九、六	三〇二 四二、七 一四
四一六〇 一五五〇〇 二二、五	六四〇 一一一七 一三	四二七八 五四〇〇 一六	五〇〇〇 二〇	二四三九 五六七八 一九
二十五年三月一日 二十六年九月三十日 英國新城安社	二十二年八月廿九日 二十五年三月一日 神戸小野濱	二十一年八月六日 横須賀	二十五年 佛國センナセル	二十一年十二月四日 二十四年一月一日 英國グラスゴ
日露戰役中、三十七年五月十五日、敵艦春日と山東角沖に於て衝突沈没、	日露戰役中、三十七年五月十八日、敵艦赤城と遼東灣に於て衝突沈没、	嚴島、松島の姉妹艦、	佛國より廻航の途中、伊豫の國堀江沖にて、英國郵船「ラベンナ」號と衝突沈没、	亡没艦隊の代艦、

二	年二十二		年一十二	
松島	嚴島	八重山	赤城	高雄
鋼、雙螺、 汽、二橋、 艦、二巡洋	鋼、雙螺、 汽、二橋、 艦、二巡洋	鋼、雙螺、 汽、二橋、 ク、一ナ、 通、報艦	鋼、雙螺、 汽、二橋、 ス、二ツ、 一、ナ、 二、等砲艦	鋼、骨、鐵、皮、 雙、螺、 二、橋、 艦、三、等、海、防
同	同	同	同	同
同	一九、一 五一	三〇二 二四、五 四	九、八 二七	二二九 三四 一三、二
同	四二七八 五四〇〇 一六	一六〇九 五四〇 二〇	六二二 九六三 一〇、二五	一七七八 二二二二 一五
二十五年四月五日 佛國ラゼーン	二十一年二月十七日 佛國ラゼーン	二十一年一月七日 二十三年三月十五日 横須賀	神戶小野濱 二十三年八月二十日	十九年十月三十日 二十二年十二月十六日 横須賀
嚴島の姉妹艦、		艦體は横須賀にて、機關は英國新城「ホーソルンリスリ」會社にて製造、	摩耶の姉妹艦、	



十		二	
鎮邊	操江	廣丙	濟遠
鋼、雙螺、汽、二橋、 二等砲艦	木、螺、汽、二橋、 二等砲艦	鋼、雙螺、汽、三橋、 二等砲艦	鋼、雙螺、汽、一橋、 二等砲艦
二二七 二二九	一五六 二八	二六四 一六	二〇〇 三九
四二〇 四〇〇	五四一 一一五	一〇〇〇 二〇〇	二二五〇 二一〇〇
英國新城安社		清國福州	清國福建馬尾
二十七年進水		二十四年四月進水	十六年進水
二十七年八月清戰役、丁汝昌降服の際、威海衛にて捕獲、三十八年八月廢艦、三十九年六月、水雷標的として、吳水雷團に交付、	二十七年八月、豐島の海戦に於て捕獲、三十八年十月、艦籍を除かれ、内務省に交付、目下神戸警泊検査船、	二十七年八月清戰役、丁汝昌降服の際、威海衛にて捕獲、二十八年十二月二十一日、澎湖島沖に於て、觸礁沈没、	二十七年八月清戰役、丁汝昌降服の際、威海衛にて捕獲、日露戰役中、三十七年九月十八日、旅順沖に於て、敵の機械水雷に觸れ沈没、

年七十二				年五
鎮遠	豐橋	和泉	龍田	秋津洲
鋼、雙螺、汽、二橋、 二等砲艦	水雷母艦	鋼、雙螺、汽、二橋、 二等砲艦	鋼、雙螺、汽、二橋、 二等砲艦	鋼、雙螺、汽、二橋、 二等砲艦
二二〇 六〇	一六、七 四〇	一七、五 四二	二七、七 九、六	一七、五 四三
一四、五 六〇〇	二二、五 一四八〇	一七、二 六〇〇〇	二二 五〇〇	一八 八五〇〇
獨逸「ザアルカン」社	英國	英國新城安社	英國	橫須賀
二十七年進水	十五年進水	十六年	二十六年四月七日	二十七年三月一日
二十七年八月清戰役、丁汝昌降服の際、威海衛にて捕獲、		二十七年九月購入、		
		原名、エスメラルダ、南米智利の爲めに造りたるものにして、防禦甲板を有する巡洋艦の、初めて世に現出するものなり、二十七年、我船籍に入る、		







年 一 十 三				年
常磐	淺間	千歳	笠置	明石
同	鋼、雙螺、汽機、二橋、二樓、一等巡洋艦	同	鋼、雙螺、汽機、二橋、二樓、二等巡洋艦	鋼、雙螺、汽機、二橋、三樓、三等巡洋艦
同	四〇八 六七 二四、六	同	三七五 四九 一九	二九五 四二 一六
同	一八〇〇 二一、五	四七六〇 一五五〇〇 二二、五	四九〇〇 一五五〇〇 二二、五	二七五五 八〇〇〇 一九、五
同	英國倫敦、テムズ社 英國新城安社	米國桑港、ユニガン社 三十二年三月一日	米國費府、クランプト社 三十一年十月二十四日	橫須賀 二十七年八月六日 三十二年三月三十日

年 二 十 三				敷島
八雲	吾妻	初瀬	朝日	敷島
同	鋼、雙螺、汽機、二橋、二樓、一等巡洋艦	同	鋼、雙螺、汽機、二橋、二樓、一等巡洋艦	鋼、雙螺、汽機、二橋、二樓、一等巡洋艦
二四 六四 四〇八	二四 六〇 四三二	同	二七 七五 四〇〇	四〇〇 七六 一四八五〇
一五二五〇 九六九五 二〇	一六〇〇〇 九三二六 二〇〇	一五〇〇〇 一四五〇〇 一八	一五〇〇〇 一五〇〇〇 一八	一四八五〇 一四五〇〇 一八
獨逸、ヴァルカン社 三十三年六月二十日	佛國サンナセル市 三十五年七月二十八日	英國新城安社 三十二年六月二十七日	英國、ジョンアラソン社 三十三年七月三十一日	英國倫敦、テムズ社 三十三年一月二十六日
		日露戰役中、三十七年五月十五日、旅順港外にて、敵の機械水雷に觸れ沈没		



三 十 六 年				四 年
音 羽	宇 治	日 進	春 日	對 馬
艦三川汽鋼 等一橋雙 巡信螺、 洋號、	二用汽鋼 等砲橋雙 艦信螺、 七號、	同	艦一川汽鋼 等巡橋雙 洋信螺、 號、	同
一六 四一 三三二	七 二八 八一	同	二四 六二 三四四	同
一一〇〇〇 一〇〇〇 二二	一三 一〇〇 六一〇	一三六八七 二〇	七三九八 二〇 七六二八	同
橫須賀 三十七年九月七日	吳 三十六年八月十一日 三十五年九月一日	伊國セノア、アンサル 社 三十六年二月進水	伊國セノア、アンサル 社 三十五年十月進水 三十七年二月	吳 三十七年二月十四日 三十四年十月
			春日の姉妹艦、配事同上、	新高の姉妹艦、

十 三	年 三 十 三			出 雲
新 高	三 笠	千 早	磐 手	同
艦三川汽鋼 等一橋雙 巡信螺、 洋號、	二用汽鋼 等砲橋雙 艦信螺、 七號、	通報艦 二橋雙 艦信螺、 號、	艦一川汽鋼 等巡橋雙 洋信螺、 號、	同
一六 四四	二七 七六 四〇〇	九 三三	二四、五 六九 二七三	四〇〇 六九 二四、五
二〇	一八 一五〇〇 三三六六	二一 六〇〇〇	二〇、七五 一四、五〇〇 一二三八	九七三五 一四、五〇〇 二〇、七七
橫須賀 三十七年一月十七日	英國パロー、サイカー 社 三十五年三月一日	橫須賀 三十三年五月	英國新城安社 三十四年三月十八日 三十一年五月	英國新城安社 三十三年九月二十五日
	日露戦役、東郷大將の旗艦たりしが、 三十八年九月、佐世保軍港に於て、火 薬庫爆發の爲め沈没、後、浮揚せし め、四十年十二月、復舊工事成る、			



三			年七十	
石見	鹿島	香取	滿洲	韓
一等戰艦 二橋戰艦 鋼、雙螺、 汽機開	同	一等戰艦 二橋戰艦 鋼、雙螺、 汽機開	水雷母艦 二橋戰艦 鋼、雙螺、 汽機開	水雷母艦 二橋戰艦 鋼、雙螺、 汽機開
三七六 七六	二六 七八	四二五 七八	三四一 四三	四一九 五〇
一〇六〇〇 一〇六〇〇	一八、五 一五六〇〇	一六〇〇〇 一八、五	三九一六 五〇〇〇	一〇五〇〇 二三〇〇
露國セントピータース ホルグ	英國新城安社 三十九年四月二十九日	英國パロー「ウイカー」 社 三十九年四月二十九日		
原名「プリナル」、三十八年五月二十 八日、ネボカドフ降伏の際捕獲、			原名「マンチュリア」、三十七年二月、 長崎に於て拿捕、	原名「エカテリスラプ」、三十七年 二月六日、釜山沖に於て拿捕、

十				
丹後	相模	沖島	見島	壹岐
同	一等戰艦 二橋戰艦 鋼、雙螺、 汽機開	同	艦裝甲海防 二橋戰艦 鋼、雙螺、 汽機開	二等戰艦 二橋戰艦 鋼、雙螺、 汽機開
三六七 六九	四二四 七二	同	五二 二七七	三二六 六七
一〇六〇〇 一〇六〇〇	一四五〇〇 一四五〇〇	同	五七〇〇 四二〇〇	八九〇〇 九九〇〇
露國セントピータース ホルグ	露國セントピータース ホルグ	露國セントピータース ホルグ	露國セントピータース ホルグ	露國セントピータース ホルグ
原名「ホルタラ」、記事右に同じ、	原名「ベレスウキット」、旅順開城の 際、自爆沈没せしもの、後之を淨揚 す、	原名「ゼネラル、アドミラルアブラ キシン」、記事右に同じ、	原名「ゼネラル、アドミラルセニ ツイン」、記事右に同じ、	原名「インペラトールニコライ」、記 事右に同じ、



年		八	
宗谷	津輕	阿蘇	周防
鋼、雙螺、 汽、橋信號 二、橋信號 艦一等巡洋	鋼、雙螺、 汽、橋信號 二、橋信號 艦一等巡洋	鋼、雙螺、 汽、橋信號 艦一等巡洋	同
四一六 五二〇〇〇〇	四一〇 五五〇	四四三 五六一七〇〇	四二四 七二一四五〇〇
六五〇〇〇 三十二年進水	一六〇〇 三十二年進水	七八〇〇 三十二年進水	一二六七四 三十二年進水
米國政府、クランプ社	露國セントピーターズ ホルク	佛國ラ、セーメ社	露國セントピーターズ ホルク
原名「スリヤグ」、三十七年二月、 仁川港口に於て瓜生艦隊と戦ひ、大 敗して、港内に退き沈没す、三十八 年八月浮揚す、	原名「バルラダ」、記事右に同じ、	原名「バーヤン」、記事右に同じ、	原名「ホビエダ」、記事右に同じ、

九		十		三	
生駒	伏見	隅田	筑波	松江	同
鋼、雙螺、 汽、橋信號 二、橋信號 艦一等巡洋	鋼、四螺、 汽、橋信號 二、橋信號 艦一等巡洋	鋼、四螺、 汽、橋信號 二、橋信號 艦一等巡洋	鋼、雙螺、 汽、橋信號 艦一等巡洋	同	同
二六 七五	二四、六 二、三	二四 二〇	四四〇 七五	二二七 三四	二二七 三四
二一、七五 二〇五〇〇	一八〇 九〇〇	一三 五五〇	二二、五 二〇五〇〇	二五五〇 一五〇〇	二五五〇 一五〇〇
吳	上海川崎造船所	上海「ボイド」社	吳		
三十八年三月 四十年十二月	三十九年三月二十二日 三十九年十月一日	三十六年十一月十日 三十九年四月十七日	三十八年一月 四十年一月		
筑波の姉妹艦、	英國「ハーロー」社に於て製造、川崎 造船所上海出張所に於て組立の上進 水、	英國「ソルニクワフト」社に於て製 造、上海「フアナム、ボイド」社に於て 組立の上進水、	遣米艦隊旗艦として、四十年二月、横 須賀を發し、歐米諸國を巡航し、同 年十一月歸港、	原名「スリヤグ」、三十七年二月、 仁川港口に於て瓜生艦隊と戦ひ、「コ ン」號と運命を共にせしもの、	



			年	
號呂戰艦	號伊戰艦	最上	淀	
		通報艦 用一橋信號 鋼、三螺、	通報艦 用一橋信號 鋼、雙螺、	二八〇
		九、二	九、九	一一五〇
		三三	三三	六五〇〇
		三〇〇	二二	三十九年十月
		八〇〇〇	二二	四十年十一月進水
		二二	二二	神戶川崎造船所
		長崎三菱造船所	四十年三月	
同上、		四十年十二月設計、	四十年十二月建造中、	記事右に同じ、

十 四				年	
利根	伊吹	鞍馬	安藝	薩摩	
艦二川汽鋼、 等巡洋二橋信號、 雙螺、	同	艦一川汽鋼、 等巡洋二橋信號、 雙螺、	同	一等戰艦	川二汽鋼、 橋信號、 雙螺、
一六九	同	二六、二	同	二七、六	四五〇
四七		七六		八三	一九一五〇
三六〇		四五〇		一八、二五	三十九年十一月進水
四一〇〇		二二五〇〇		一九八〇〇	三十八年五月
一五〇〇〇		二〇		二五〇〇〇	三十九年三月
四十年十月進水		橫須賀		二〇	四十年四月進水
		四十年五月		吳	三十九年三月
		四十年十一月進水		二〇	四十年四月進水
		記事右に同じ、		吳	記事右に同じ、
					四十年十二月續裝中、



二		十		三	
不知火	夕霧	漣	曙	電	
八號	七號	六號	五號	二號	
同	五、八、 一九、七、 二〇八、五	同	同	五、二、 三、八	二二〇、八 二〇、七
同	三〇 五四〇〇 二七五	同	同	三一 六〇〇〇	三〇五 三二二
英國「ソルニクロフト」社	英國「ソルニクロフト」社	英國「ヤロー」社	英國「ヤロー」社	英國「ヤロー」社	英國「ヤロー」社
三十二年五月十三日	三十年五月六日 三十二年三月十日	三十二年八月廿八日	三十二年四月三十日 三十二年七月三日	三十二年四月三十日	三十二年四月廿五日

年一十三			次年	驅逐艦
叢雲	東雲	雷	艦名	
四號	三號	一號	番製 號造	
同	五、八、 一九、七、 二〇八、五	五、二、 三、八	吃水 幅長 吋呎吋呎吋呎	
同	三〇 五四〇〇 二七五	三一 六〇〇〇	速馬 排水 力力 量	
英國「ソルニクロフト」社	英國「ソルニクロフト」社	英國「ヤロー」社	製 竣 契 造 工 約 所 年 又 名 月 日 是 日 令 達 年 月 日	
三十一年十二月廿九日	三十年一月十四日 三十二年二月一日	三十年一月十四日		



十三	年三十三	年		
曉	薄雲	霓	朧	陽炎
十三號	十號	十二號	十一號	九號
五、九	二〇八、五 一九、七 五、八、四	同	五、二、八 二〇、七 三、八	同
三二	六〇〇〇 三六三	同	三〇五 六〇〇〇 三一	同
英國、ヤロー社	三十四年十二月十四日	同	英國、ヤロー社	三十二年七月三十一日 英國、ソルニクロフト社
	三十七年五月十七日、日露戰役中、 旅順口に於て沈没、		三十二年七月二十九日、北清事變中、 遼瀋激浪の爲、清國山東角南東岬角 附近に坐礁沈没、	

年五十三				年四
村雨	春雨	朝潮	霞	白雲
十八號	十七號	十六號	十四號	十五號
同	二二七 二一、七 六、五、六	二二六、二 二〇、九 六、一、四	二二〇、八 二〇、六 五、九	二二六、二 二〇、九 六、一、四
同	六〇〇〇 二九	七〇〇〇 三一	六〇〇〇 三一	七〇〇〇 三一
横須賀 三十六年七月七日	横須賀 三十五年三月 三十六年六月二十六日	英國、ソルニクロフト社 三十五年五月十四日	英國、ヤロー社 三十五年二月十四日	英國、ソルニクロフト社 三十五年二月十三日
	春雨形四隻は、實に本邦建造最初の 驅逐艦なりとす、			



史船造世近本日

十				
朝風	如月	彌生	初霜	神風
同	同	同	同	同
同	同	同	同	同
三十九年二月廿四日 神戸川崎造船所	同 三十八年十月十九日	同 三十八年九月廿三日	同 三十八年八月廿一日	三十八年八月十六日 横須賀

史船造世近本日

三		年七十三	年六十三	
霞	吹雪	有明	朝霧	速鳥
			二十號	十九號
同	同	同	同	同
同	同	同	同	同
吳 三十八年五月十日	吳 三十八年二月廿八日	吳 三十八年三月廿四日	横須賀 三十五年四月 三十六年九月十八日	横須賀 三十五年四月 三十六年八月二十四日
				日露戰役中、三十七年九月三日、旅順口に於て沈没、三十八年六月十五日除籍、



年	文 月	阜 月	山 彦	若 葉	子 日
	一九〇、三 一八、九 一一、六	一九六、九 一八、四 一一、五	一九〇、三 一八、九 一一、六	同	同
	三三〇 三八〇〇 二六	三三〇 六〇〇〇 二七	三三〇 三八〇〇 二六	同	同
				横須賀 三十九年二月二十八日	同 三十九年一月一日
	原名「シールメイ」、日露戦役中、三十八年一月、旅順口開城の際戦利、三十八年九月二日、帝國軍艦籍に編入、				
	原名「ビエドグイ」、日露戦役中、三十八年五月二十八日、日本海々戦の際捕獲、三十八年六月八日、帝國軍艦籍に編入、				
	原名「シテリマイ」、日露戦役中、三十七年八月十日、芝罘に於て捕獲、三十八年十月十九日、帝國軍艦籍に編入、				

八	湖	野 分	夕 立	夕 暮	春 風
	同	同	同	同	同
	同	同	同	同	同
吳	三十八年七月十五日	同 三十九年十一月一日	同 三十九年七月十六日	佐世保 三十九年五月廿六日	三十九年五月十四日 神戸川崎造船所



十

三日月	夕風	追風	疾風	朝露
同	同	同	同	同
同	同	同	同	同
三十九年九月十二日 佐世保	同 三十九年十二月十五日	舞鶴 三十九年八月二十一日	同 四十年三月二十五日	三十九年十月十六日 大阪鐵工所

三

時雨	白雪	白露	卷雲	敷波
同	同	二二七 二一、七 六五	同	一九二、五 二四、二五 七、五
同	同	六〇〇 二九	同	四〇〇 三〇〇 二二
三十九年七月十一日 神戸川崎造船所	同 三十九年八月六日	三十九年六月六日 長崎三菱造船所		
			原名「グサドニツク」、旅順口戦利、 三十八年十月二十一日、帝國軍艦籍 に編入。	原名「ガイダマツク」、旅順口戦利、 三十八年十月二十一日、帝國軍艦籍 に編入。



史船造世近本日

		年 十 四		
綾波	磯波	浦波	菊月	長月
同	同	同	同	同
同	同	同	同	同
同	同	無 船	同 四十年九月二十日	浦賀船渠會社 四十年七月三十一日
	同上、	今尙在建造中、		

史船造世近本日

年 九				
水無月	卯月	初雪	初春	白妙
同	同	同	同	同
同	同	同	同	同
長崎三菱造船所 三十九年十月二十日	神戸川崎造船所 四十年三月六日	横須賀 三十九年五月十七日	神戸川崎造船所 四十年三月一日	長崎三菱造船所 三十九年十一月二十日



年	年三十二		年十二	年
第四號	第六號	第五號	小	第四號
應	號	號	應	號
同	同	二、二七/云 一、一〇 一、一〇、九	一六五 一九 五、六	同
同	同	五三 五二五 二〇	一八一 一四〇〇 一九	同
英國「ヤロー」社	同	佛國「クルン」社	同	同
	二十五年三月二十六日	二十五年三月二十六日	二十一年十月十日	
		神戸小野濱に於て組立、四十年九月二十八日除籍、機關は横須賀海兵團に、船體は水雷標的として、横須賀水雷團に交付、	横須賀に於て組立、四十一年四月一日除籍、雜役船として横須賀港務部保管、	

七	十	年三十	次	年	水雷艇
第三號	第二號	第一號	或は號	艇名	
號	號	號	號	號	製造
同	同	九六、六 一、二、六 六、〇	吃水 呎	長 呎	製造
同	同	一四、三八 四三〇 四〇	馬力	排水量	製造
同	同	英國「ヤロー」社	製造所名	契約又は令達年月日	製造所名
<p>横須賀造船部に於て組立、三十二年五月除籍、同六月機關を機關學校に、船體を海兵團の保管に附し、同十二月十九日、内一隻を陸軍省に譲渡、内二隻を横須賀水雷團に、殘餘の一隻を横須賀海兵團に下付、</p>					記事







年 五				
第二十三號	第二十二號	第二十號	第十九號	第十八號
同	一二七、二 一五、九 三、五、 <sub>三/四</sub>	一一一、七 一一、六 二、一、七、 <sub>七/五</sub>	同	同
同	一二〇〇 二四	六五七 五三 二〇	同	同
同	獨國、シツヒヤウ社 二十六八年八月五日	同 二十六八年十月十八日	同 二十七年二月十七日	同 二十六年十一月一日
	吳組立、日清戰役中、二十八年六月、威海衛に於て破壊、 吳組立、三十一年七月二十日、北海道福山に於て坐礁沈没、			

年 七 十 二				
第二十七號	第二十六號	第二十五號	第二十四號	第二十一號
五、一〇 一四、一 一一四、四	一一〇、八 一三、五 四、 <sub>六</sub>	一二七、一 一五、九 三、五、 <sub>三/四</sub>	同	一一八、一 一三、二 三、一、 <sub>一/四</sub>
一六 四四三 七〇	一四 三三八 八一	二四 二〇〇 八二	同	七八 一一五〇 二一
	獨國、バルカン社	同 二十八二月二十八日	吳 二十八一月十五日	佛國、ノルマン社 二十七年六月二十七日
二十七八年日清戰役中捕獲、二十八年五月、帝國水雷艇と定めらる、四十一年四月一日、機關は吳海兵團に交附、船體は賣却方訓令、 二十七八年日清戰役中捕獲、二十八年五月、帝國水雷艇と定めらる、四十一年四月一日、機關は舞鶴海兵團に交附、船體は賣却方訓令、				吳組立、







年				
白 應	隼	第五十五號	第五十四號	第五十三號
同 二 號	水百一 雷二十 艇噸號	同 五 號	同 五 號	水五十四 雷三三 艇噸號
四、九、 一六、九 一五二、七	四、九、 一六、一 一四七、八	同	同	同
二六〇〇 二九	四二〇〇 二九	同	同	同
獨國「シツヒヤツ」社 三十三年六月二十二日	佛國「ノルマン」社 三十年四月十九日	同 三十四年五月十六日	同 同 同	吳 三十年五月八日 三十四年四月二十二日
				日露戰役中、三十八年五月二十一日、 旅順口に於て沈没除籍、

十				
第五十二號	第五十一號	第五十號	第三十八號	第三十七號
同 三 號	同 二 號	水五十三 雷三三 艇噸號	同 十 號	同 九 號
同	同	二、一、 二、一、 七、六	同	同
同	同	六五七 二〇	同	同
同 三十四年二月十八日	同 同 同	橫須賀 三十年五月八日 三十三年十一月三日	同 同 同	同 三十年五月二十日 三十三年三月二十三日
	日露戰役中、三十七年五月十二日、 清國大營口附近掃海の際沈没、同 三十八年五月二十一日除籍、		同上、	長崎三菱造船所組立、



一				
第四十六號	第四十五號	第四十四號	第四十三號	第四十二號
同 十八號	同 十七號	同 十六號	同 十五號	同 十四號
同	同	二二七、二一 一五、九 三、五/四	同	同
同	同	八六 一一〇〇 二四	同	同
同 同 同	同 同 同 三十三年八月二十一日	獨國、シツヒヤウ社 三十三年八月十七日 三十一年十一月二十日	同 同 同	英國、ヤロー社 三十一年七月二十八日 三十四年四月二十九日
	同上、	同上、	橫須賀組立、	橫須賀組立、日露戰役中、三十八年五月二十一日、旅順口に於て沈没除籍、

三			眞	鶴
第四十一號	第四十號	第二十九號	眞	鶴
同 十三號	同 十二號	水八 十一號 雷十 號 艇噸	同 四 號	同 三 號
同	同	一五三、八 一五、四 三、六/四	同	一四七、八 一六、一 四、九/三
同	同	一一〇 二〇〇〇 二七	同	一五〇 四二〇〇 二五
同 同 同 三十四年三月七日	同 同 同 三十四年三月四日	英國、ヤロー社 三十一年七月二十八日 三十四年二月十八日	同 同 同 三十三年十一月七日	佛國、ノルマン社 三十三年十一月三十日
	同上、	同上、		



十		三		千
第六十一號	第六十號	第五十九號	第五十八號	鳥
同 二十三號	水八 二十號 雷十 號 艇噸	同 十號	水五 九號 雷三 號 艇噸	水百 五號 雷二 號 艇噸
同	三、五、九 三、五、九	同	二、一、七 二、一、七	一四七、八 一六、一 四、九、三
同	二四 二〇〇	同	二〇 六六〇	一五〇 四二〇〇 二九
同 三十四年十二月十六日	獨國「シツヒヤツ」社 三十四年十月二十日	同 三十五年四月八日	吳 三十二年三月二十七日 三十五年一月二十七日	佛國「ノルマン」社 三十四年四月九日
同上、	吳組立、			

年				
第五十七號	第五十六號	第四十九號	第四十八號	第四十七號
同 八號	水五 七號 雷三 號 艇噸	同 二十一號	同 二十號	同 十九號
同	二、一、七 二、一、七	同	同	同
二〇 六六〇	五三 六五七	同	同	同
吳 三十四年十一月二十日	橫須賀 三十五年八月二十五日	同 三十二年六月十一日	同 三十三年十一月二日	同 三十三年十月十四日
		佐世保組立、	佐世保組立、日露戰役中、三十七年五月十二日、清國大密口附近掃海の際沈没、三十八年五月二十一日除籍、	佐世保組立、



年 二				
第六十六號	第六十五號	第六十四號	第六十三號	第六十二號
同 二十八號	同 二十七號	同 二十六號	同 二十五號	同 二十四號
同	同	同	同	一五三八 一五四 三、六、四
同	同	同	同	一一〇 二〇〇〇 二七
同 三十五年四月十四日	同 三十二年十二月二十三日 同 三十五年三月十五日	同 三十五年三月二十五日	同 三十五年二月二十六日	三十二年九月十五日 三十五年三月十六日 英國「ヤロー」社
	同上、	同上、	同上、	佐世保組立、

年 三				
第七十一號	第七十號	第六十九號	第六十八號	第六十七號
同 三十三號	同 三十二號	同 三十一號	同 三十號	水八 二十九號 雷十 艇噸
同	同	同	同	一三一、七 一六、三 三、四、九
同	同	同	同	九四 二〇〇 二三、五
同 三十六年十二月九日	同 三十六年十一月十日	同 佐世保 三十二年七月十四日 三十六年九月二十六日	同 同 同 三十六年六月二十日	三十二年七月十四日 三十六年六月二十日 横須賀
		日露戰役中、三十八年五月二十七日、日本海々腰の際、敵艦の爲め沈没、同年六月十五日除籍、		



四		十		三					
同	十三號	水百二十噸 雷艇噸	十二號	同	二十五號	第七十三號	第七十二號	同	十一號
同		四、九、 一六、一	一四七、八	同		三、四、 九、六	一三一、七 一六、三	同	
同		二九	一五〇	同		二、三、 五	九四	同	
同	三十七年四月二十二日	吳	三十七年三月二十二日	同	三十六年九月二日	同	橫須賀 三十六年九月八日	同	三十七年一月二十三日

年		三							
雲雀	燕	鴿	蒼鷹	雁					
同	十號	同	九號	同	八號	同	七號	同	六號
同		同		同		同		同	水百二十噸 雷艇噸
同		同		同		同		同	一四七、八 一六、一
同		同		同		同		同	四、九、 二九
同	三十七年一月十日	同	三十六年十一月三十四日	同	三十六年十月二十二日	同	三十六年八月一日	同	一五〇 四二〇〇 三十七年七月十四日 三十六年七月二十五日







年	六		年五	年四
函容	蒼龍	二第利根	一第利根	東京
木、汽	木、汽	木、外、汽	木、外、汽	木、汽
一七五 二〇	一五五 二〇	一三三 一六	一三四 一八	二四〇 三五
三三三 六三	一九八 五二	一〇九 三〇	一七〇 七五	一四〇〇
横須賀造船所 八年三月竣工	横須賀造船所 五年八月竣工	横須賀造船所 七年十二月竣工	横須賀造船所 明治二年十一月起工	安政元年(一八五四) 米國
竣工後、同月二十二日、開拓使に譲渡、	御召船竣工後、海軍省に預けらる、六年十月八日、同省の所轄に歸す、十九年四月二十二日廢船、	十四年十月十日、東京府民某に賣却す、	竣工後、横須賀造船所に屬す、十九年十二月、同所に於て東京府民某に賣却す、	原價拾六萬圓に對し、行速・飛龍・飛華三隻と、金八萬圓を合せ、四年七月二十日、英人より購入、五年三月二日、北海道に於て沈没、

年	三		年二	快風
樺太	虹橋	行速	大阪	快風
	木、汽	木、外、汽	鐵、螺、汽	木、帆
	一七四 二七	一六二 二七	一八七 二八	一〇一 三三
	四五〇	三九〇 二五〇	四四〇 一一〇	一五五
	清國	米國	英國	米國
	萬延元年(一八六〇)	萬延元年(一八六〇)	慶應二年(一八六六)	
明治三年六月九日、蘭人より購入、後之解約、	經歷は兵部省所管艦船表に載せたるが如し、	經歷は兵部省所管艦船表に載せたるが如し、但し四年七月十二日、東京丸購入の時英人に交付す、	經歷は兵部省所管艦船表に載せたるが如し、但し八年十二月二十五日、周防灘に於て衝突沈没、	經歷は軍務省所管艦船表に載せたるが如し、但し四年十一月、海軍省に移す、十四年二月賣却、



八		十		
鳥帽子	笠戸	擇捉	若宮	藻寄
三九九六 四九一 二七				
六一六七	四〇九七	四一六五	四七二二	三七七三
原名「ブーラレー」、同上、	原名「カザン」、同上、	原名「アフログイト」、同上、	原名「レシントン」、同上、	原名「ハーバートン」、同上、

三	年八		年七	
辨天	濟州	千早	沖鷹	高雄
	鋼、螺、汽	木、帆	木、汽	鐵、汽
	三四七五 四四六 二五八	一四九 二八	九六 一四	二一九 三三
	三六七七	四四三	一〇五 二二	一四二二 三〇〇
		英國	石川島造船所 八年十二月竣工	英國 明治元年(一八六九)
原名「ヴェナス」、以下記事同上、	原名「ロシア」、日露戦役中捕獲せし商船、今尙海軍の船籍にありて、私立汽船會社に管理せしむ、	八年十二月二十日、英國より購入、十年四月二十四日、工部省に交付す、	十年二月五日、開拓使所轄雷電と交換し、該使に交付す、	七年十月十七日、横濱外國商社より購入、十三年三月二十五日、長崎福岡兩縣民某に賣却す、



年	
楠保	高崎
二四	三七六二
四六七	四六三
四一六七	二七九
五三七〇	四七四六
原名「アリヨル」、同上、	原名「ロズリー」、同上、

### 第三編 帝國海商

#### 緒言

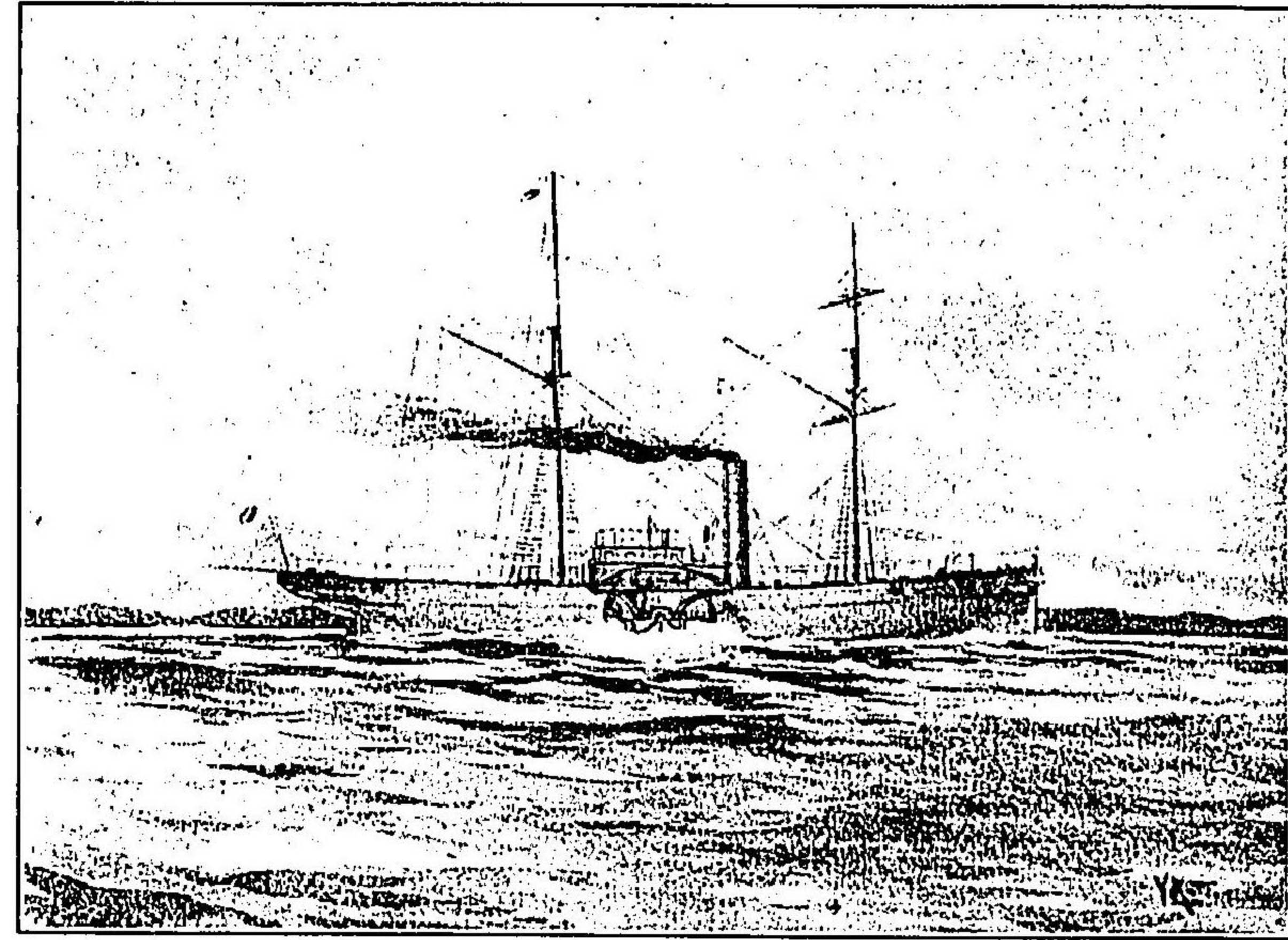
嘉永六年〔西曆一千八百五十四年〕米艦渡來の後、幕府は、大船製造禁止の令を解き、尋で文久元年〔西曆一千八百六十年〕に至り、庶民にも大船の製造及び購入を許し、以て海運を奨励し、又自ら率先して實例を示し、かば諸侯も亦官に請うて、外國に艦船製造を命ずるものあり、又は國內に於て、船舶製造業を興したるものあり、之に由りて、久しく衰へたりし造船業は、復た勃興するに至れり、然れども、此解禁令の趣旨は、國防を以て其目的とせしが故に、海運の營利に注目せしもの寡かりしは、自然の勢なり、是に於て、幕府は、更に海運奨励に關する布告を發し、一般人民に海運の利を知らしめんとせしが、奈何せん、當時社會の階級は、士農工商に分れ、商人を以て其最下級のものとしたるを以て、商人が諸侯及其士族と交り、海運業を營むが如きは、不可能の事に屬せり、且當時は船舶



を購ふも、陸上の設備乏しく、爲替保険等の方法を缺き、殊に海外貿易を企圖せんとするも、言語貨幣等の不便の加はるありて、我海運發展を期するに由なかりき、是時に當り、長崎市の一商人入來屋重平といへるものあり、鎮府に請ひて、亞米利加の商船一隻〔原名、コロンビヤ、木製外輪汽船、二橋、トッブスル、スクリ市に於て製造、同六十二年、文〕を買得たり、是れ商估にして、蒸氣大船を所持せし初めとす、重平は、本船を以て、海運業を營まんとせしものなるか、將た單に仲買の目的に過ぎざりしか、今之を詳かにせず、その後幾ならずして、本船は、筑前黒田侯の買上となりて、大鵬丸〔第百十二圖〕と命名せられたり、當時平民にして、大船を製造又は購入せるものこの他にありしを聞かず、

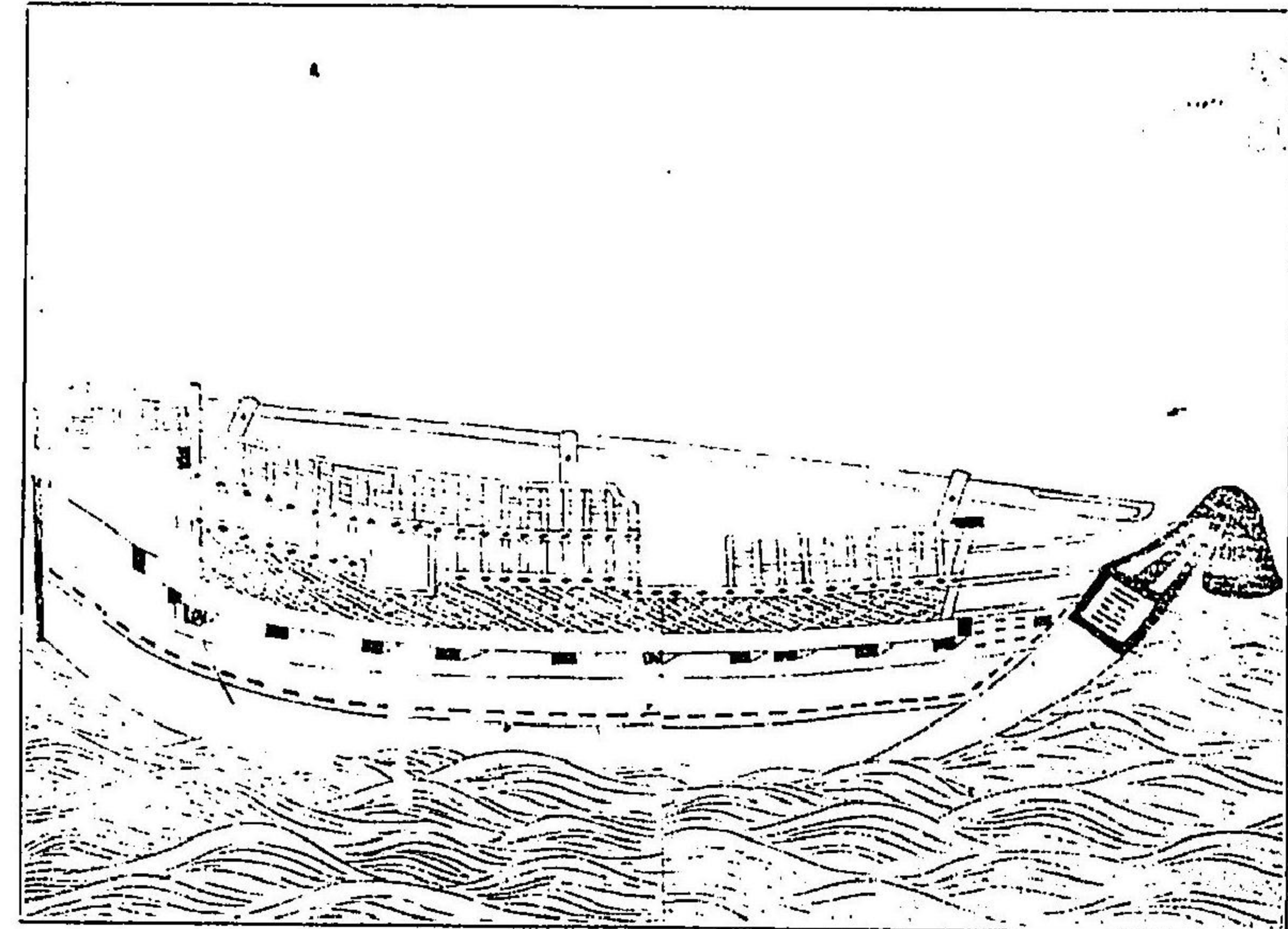
幕府は、海運業獎勵の一段として、石川島造船所等に於て、其試製に係る小形汽船を民間に拂下げ、江戸附近の航運に従事せしめ、以て汽船の効用を實地に會得せしむるに努めたり、而して其代價の如きも年賦償還せしめ、且、營業の成績に應じ、徴收せしを以て、船主は損害を被ることなく、此新事業を

圖二十百第



大鵬丸

圖三十百第



菱垣回船



試むることを得たり、これを汽船沿岸航路の初めとす、

幕府の海運業に對する獎勵保護上述の如くなるに拘らず、其結果の顯著ならざりしは、當時國民の海事智識の進まざりしと、鎖國の舊慣情勢の致す所なれば、漸進指導の外他に策なかりしものゝ如し、

世運一轉して、明治の革新となりてより、朝廷は海運事業發達に、一層の重きを置きたれども、當時我海運界の状態は、依然として滯ることなく、前途尙ほ遼遠なるものありき、而して其今日あるを致すまでには、屢難關を越え、多くの年月を経て、遂に一種豪傑の士の出づるを要せしなり、岩崎彌太郎〔長男岩崎彌父の勳功に依り、等し〕兄弟の如きは、即ち其人とす、



# 第一章 海運業の發達

## 第一節 明治航業の發端

### 第一項 和船回漕會社

幕末に於ける造船航海の獎勵と、王政維新の改革は、共に當時我海運界に、毫も影響する所なくして、舊式大和形船舶は、依然として、我沿岸唯一の交通、及商品運搬の機關たりき、當時江戸大阪間の海運は、僅かに樽回船〔家津酒有造船にして、専ら酒の運送に任じたり〕及菱垣回船〔大阪に於ける砂糖、綿、油、紙、菜種、木、第百十三圖〕の航海上に使用し、外舷に菱形の垣を裝ふを以て此稱あり、に依りて、便じたりしかば、管に航海に多くの日子を要せしのみならず、難破の厄に罹るもの、また多くして、旅客の不便危険實に言語に絶えたり、

### 第二項 汽船回漕會社と飛脚問屋の聯合

維新後全國の貢米は、東京大阪に運輸せしめらるゝこととなりしに、明治

政府は、之が運送を從來の脆弱にして、難破の患多き和船に委するの、頗る不利不便なるを感じ、屢法令を發し、汽船運送の途を開かしめんと欲し、汽船の製造、或は外國より既成の船舶購入を獎勵し、漸次大和形の船舶を廢し、之に代ふるに、西洋形大船を以てするの方針を執り、若し之に賛同するものあらば、厚き保護を與ふる旨を布達したり、是れ明治政府が國防以外に、海運本來の目的に向つて、獎勵保護の方策を講じたる初めとす、

政府の熱心なる獎勵計畫は、漸く其實果を結ぶの期に到達せり、即ち明治二年三月〔西曆一千八百七十年〕政府干涉保護の下に、一の汽船回漕會社の創設を見るに至れり、該汽船會社は、通商司所管に屬し、東京〔鐵岸〕大阪〔中〕間に、定期航海を開き、専ら京阪間の旅客、及貨物運搬を以て、主要の目的としたり、此航業に使用せし船舶は、政府より下附せられたる陽春〔木製螺旋汽船、長一八〇呎、幅三呎、噸數五三〇、馬力二八〇、元秋田藩の軍艦、諸藩版籍〕長鯨〔鐵製外車汽船、長二五〇呎、幅三六呎、噸數九六六、馬力三〇、元靜岡藩の運輸船、諸藩版籍、奉還の際、朝廷に獻納〕と、諸藩主の依托船若干隻なりき、而して該會社は、半官半民の組織にして、よ



く時勢に適し、官民共に多大の望みを囑せしも、此新事業の經營者に其人を得ざりし爲め、開業後二箇年間に、拾萬圓以上の負債を生じ、終に解散するの已むを得ざるに至れり、此他飛脚問屋聯合して、三隻の船舶を用ひて、東京、四日市間に航運業を営みしも、幾もなくして、亦破産の運命に會せり、

第三項 日本郵便蒸氣船會社

我國最初の汽船會社が、上述の如く失敗に終りたるの一事は、當時官民の遺憾とせし所なりしが、政府は更に其組織を變更し、一つの汽船會社を設立せしめたり、政府の愆く銳意航業の發達を企圖せしは、蓋し米國太平洋汽船會社に對抗するの基礎を作らんとするにあり、此米國太平洋汽船會社は、我開港と同時に、率先して横濱、神戸、長崎、上海間に定期航海を開き、我沿海航業を獨占し、之より生ずる利益をば、悉くその掌中に收めたるものなり、

是に於て、明治四年五月（西曆一千八百七十一年）政府は更に補助を厚くして、吹島四郎兵衛（三井家）等をして、新に回漕取扱所と云ふを設立せしめ、前項記載の解散

回漕會社より、用船等一切を移し、營業を繼續せしめたり、

同年八月に至り、回漕取扱所は、更に日本郵便蒸氣船會社と改稱し、一層其規模を擴張せり、即ち廢藩の際、諸藩より獻納せし汽船中、優良のものを、若干の永年賦を以て拂下げ、更に大藏省より六拾萬圓の下附を受け、漸次航路を伸張して、沖繩に及べり、政府はこの沖繩航路の爲めに、別に六千圓の補助を與へ、其扶翼助成に力を致せり、而して此保護に對し、政府が該會社に負擔せしめたる義務は、一般貨客運輸の外、貢米運送、郵便物運搬等なりき、

此新汽船會社の計畫經營に任じたるものは、社長澁澤榮一、重役岩橋萬造、高橋長左衛門、山路勘助等にして、大藏省にては、前島密（後勳功に依り男爵を賜はる）を主任官として、同社の事務を監督し、相共に舊弊を去り、大に爲す所あらんとせしに、會社所有の船舶は、多く老朽にして、經費は遙に豫定を超過し、加之三菱會社の勃興あり、其他競争者各地に起りて、（土佐の九十九商會、薩摩の有川運漕會社、及小形汽船の航業者等）其影響を蒙り、爲めに社運振はず、成立後僅かに四ヶ年にして、終に復た解散の不



幸を見るに至れり、

第四項 三菱會社の勃興

九十九商會 ツクモ 明治二年〔西曆千八百九十一年〕十月、土州藩士岩崎彌太郎、當時該藩の小參事として、藩の所有船管理の任に在りしを以て、内三隻の汽船紅葉賀、夕顔鶴 諸藩海軍艦船表に就き、其詳細を知るべし、但し鶴は藩よりの報告漏れなるツ官の記録に存せず、を借用するの許可を得て、九十九商會なる運漕會社を起し、平時は東京大阪高知間の回漕に従事し、有事の日には、専ら藩の爲めに運輸の用を奉ずるの約を以て、其業を始めたらしも、其勢固より微弱にして、語るに足るべきものなかりき、間もなく本商會は解散せり、

三ッ川商會 越えて四年一月、九十九商會の航運業務は、三ッ川商會 石川・前田・四藩士のの手に移り、同七月、廢藩置縣となるや、藩所有船舶を廉價に私營に係るもの、汽船六隻、曳船二隻、脚以て航運に従事せしも、營業の成績甚だ不良なるを以て、幾干ならずして、協議の上、財産全部を岩崎一己の私有となし、こゝ

三ッ川商會を鎖すことゝなれり、

三菱商會 半藩營たりし九十九商會、及藩士合名なる三ッ川商會は、共に不良の結果を呈せしが之と始終深き關係ありし岩崎彌太郎は、獨立其業を繼ぎ、六年三月、先づ本店を東京に移し、會名を三菱商會 岩崎主山内氏の定紋なと爲し、舊の如く、専ら東京大阪高知間の航運に従事し、日本郵便蒸氣船會社及其他の間に介立して、常に優勢を示し、益々業務を擴張し、内國の航業は、早くも既に其掌裡に歸せんとしたり、

明治七年二月、佐賀の亂あり、同四月、征臺のことありしに、政府は、軍隊及軍需品輸送の爲め、外國汽船會社中、我沿岸に最も盛大なりし米國太平洋汽船會社をして、之が任に當らしめんと、密かに交渉を試みたるも、米國は局外中立を嚴守したる爲め、其計畫全く齟齬したり、是に於て、政府は已むなく、遽かに汽船十三隻を購入したりしかど、之が運用と監督の任に當るべき人を得る能はずして、頗る艱めり、三菱商會之を見て、好機大に乘ずべしとなし、所有



の船舶を擧げて、政府の用に供せんと建議せしに、廟議其建白を容れ、購入船舶十三隻を渾べて該商會に交付し、軍隊及軍需品の輸送を爲さしめしに、其成績頗る見るに足るべきものありき、愆くて三菱商會は、政府の満足と信用を得ると同時に、利益を收得したること少からず、之に因りて、他日雄飛の基礎を固むるを得たり。

郵便汽船三菱會社 臺灣の役了るや、政府は、益、海運擴張の急を感じ、八年五月、廟議は保護政策に依り、汎く船主を教導して、我海權を保持するに決し、また大に三菱の功を德として、同年九月、第一命令書を以て、臺灣役に購入したる政府汽船十三隻(噸數一萬七千)を付與し、猶航海助成として、年金二十五萬圓、海員養成の爲め、商船學校及水火夫取扱所助成金として、年額一萬一千圓を下付し、此後成績に依り、向後十五ヶ年間、此下付金を繼續すべき恩典を與へ、之に對して、政府の隨時船舶徵發に應ぜしめ、平時は上海及内地沿岸の定期航海に任じ、郵便物を無賃遞送すべき義務を負はしめたり、是に於て、三

菱商會は、始めて政府保護の下に立つに至り、九月十八日を以て、商會は名を、郵便汽船三菱會社と改め、益、進取の方針を以て、其業務を經營し、大に面目を一新せり、此月又た政府は、元の郵便蒸氣船會社(征強の役に、一部輸送に任じたものなく、終りに、解散となれり)所有汽船の内十二隻(噸數八千一)を下付したり、かくて該會社の勢力は、合計三十三隻、三萬一百五十噸に達し、(二千噸以上三隻、一千噸以上九隻、此數中、其基礎確乎として復た動すべからざるに至れり、蓋し政府が、此特典殊遇を以て、三菱に臨みたるは、當時太平洋汽船會社の我沿岸に跋扈すること愈、加はり、航運の利益は、殆んど擧げて彼の掌裡に壟斷せらるゝの狀況なりしを以て、政府は、我國權消長の上より、深く之を憂へ、三菱をして之に對抗せしめんとしたるによれり、是に於てか、太平洋汽船會社を屈伏せしめて、沿海の航權を回復すべき重大なる任務は、優厚なる保護と共に、三菱の雙肩に懸れり、

當時米國の太平洋汽船會社は、桑港と我國開港場間に定期航路を開き、進



んで横濱上海間に支線を設け、大に勢力を振ひしが、八年五月頃より、三菱は之に對し、劇烈なる競争を挑み、惡戰苦闘數ヶ月に及び、最初は輕侮を以て應戰したる彼も、終には戰に倦み、暗に妥協を望むに至しかば、之を看破したる三菱は、其機を逸せず、政府に獻策して、對手が支線用に供したる汽船四隻〔コスタリカ〔空海丸〕カレゴニア〔名古屋丸〕パネタ〔西京丸〕〕と共に、神戸上海等に於ける倉庫等の陸上設備一切を併せ、八十一萬弗に買收し、猶後來此線を再設せざるの契約を爲さしめ、以て凱歌を奏せり、是に於て、我近海の航權は、全く我が手に回復せられたり、政府は、太平洋汽船會社より買收したる物件を、其儘三菱に下付せしかば、之に依りて、會社の前途益、有望となりしと共に、我國海運業も亦漸く其緒に就けり、

超えて九年、英國彼阿會社來りて、又新に上海横濱間に航路を開き、以て隱然三菱の既得航路を奪はんとせり、當時三菱は、奮創猶ほ未だ癒えずして、此挑戰に應ずるは、頗る困難なりしも、敢て屈するの色なく、奮闘先づ之を却け、

尋で來りし清國招商局をも、亦擊退して、遂に外國汽船會社を、全く日本沿海より驅逐したり、政府は此競争後、更に第二の命令書を以て、航海助成金二十五萬圓を、六郵便航路〔二十萬圓は上海線、二萬圓は東京横濱大阪神戸間の線、一萬圓は東京四日市線、五千圓は長崎五島對州及朝鮮釜山間の線〕に供するものと定め、益、其の發展を確實ならしめたり、爲めに我沿海は勿論、對岸の清韓に至るまで、海上權は我の掌握する所となれり、

間もなく十年西南の戰役となり、三菱は命令書を遵守し、兵馬輜重の輸送を一手に負擔し、上海航路の汽船を除き、殘餘の全部を擧げて、其用に供したるも、尙ほ不足を感じ、政府の貸下金に私資を加へ、汽船十隻〔一萬七千八百噸〕を購入し、之を軍用に充てたり、

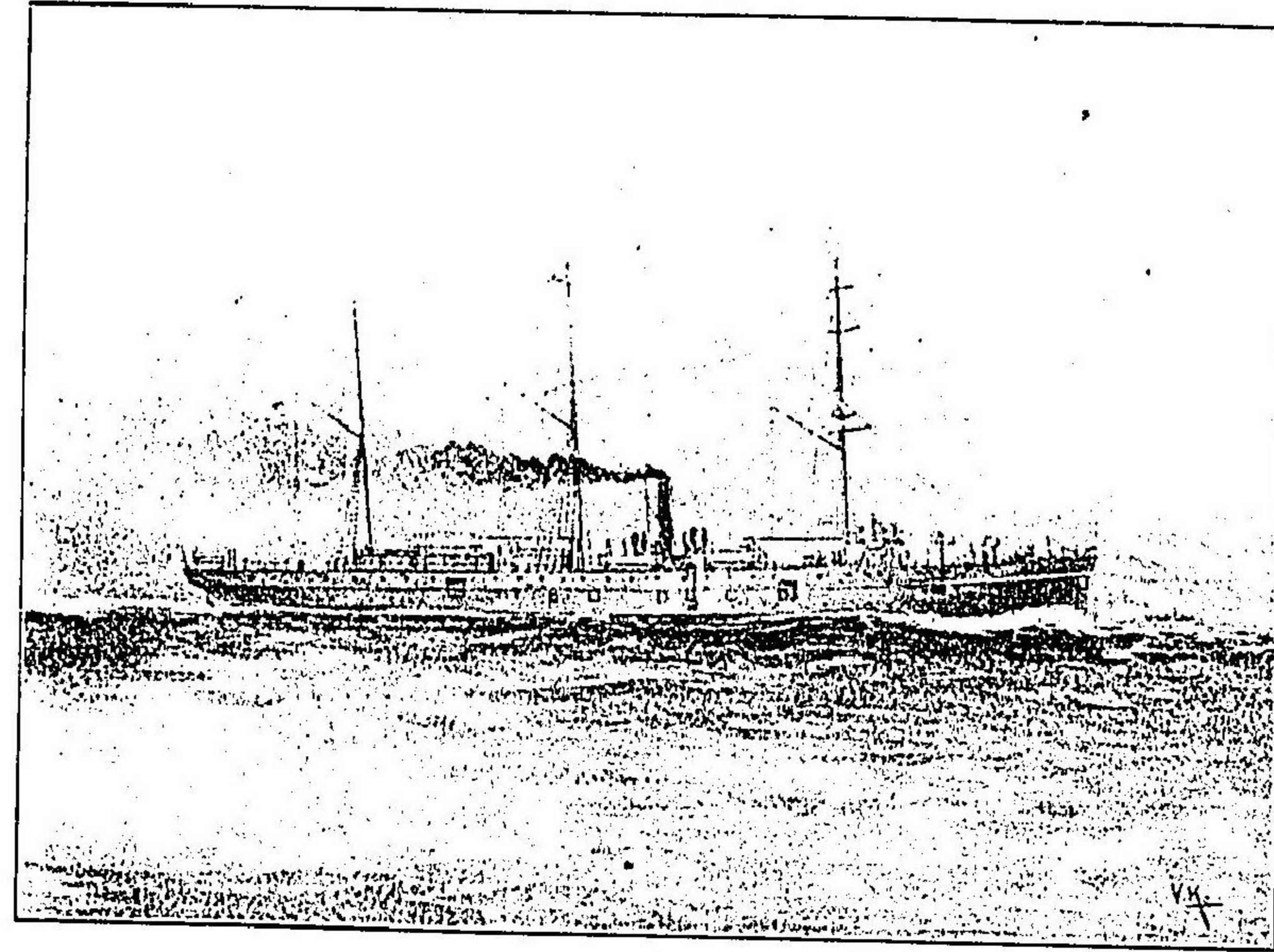
西南の役止み、業務舊に復すると共に、その擴張を試み、先づ十一年小笠原島に、十二年沖繩に、十三年露領浦鹽に、定期航路を、尙ほ北海道諸港及英領香港等に、臨時航路を開き、一方に於ては、船舶の淘汰を行ひたり、元來三菱所有



の船舶の多くは、舊藩の軍艦運輸船或は兵馬倥傯の際購入したるものなるを以て、營業に不便なるのみならず、甚だ老朽せるものあるにより、終に汽船を帆船に變じ、尙ほ庫船に再變して、碇繋したるものあり、唯補充せしものは、十二年頃、政府より汽船一隻の下付ありしと、十四年に、横濱丸外一隻を製造したるに過ぎざりき、然るに、西南戦争後の好景況に乘じ、商工界は頓に活氣を呈し、船客貨物の來往頗る頻繁にして、運輸力に不足を告げ、運賃騰貴せるを以て、三菱非難の聲を聞くに至れり、然るに、三菱商會は、他の方面に其事業を擴張して、爲替事業、海上保險業、銀行業、倉庫業等を興し、我國經濟界を左右せんとするに及んで、遂に政府は、十五年二月、第三命令書を下して、航運を專業とせしめ、船舶は堅牢安全なるものとして、其登録噸數二萬二千噸を下るを許さず、其補充及修繕法を規定し、且運賃の額に干渉を加へたり、

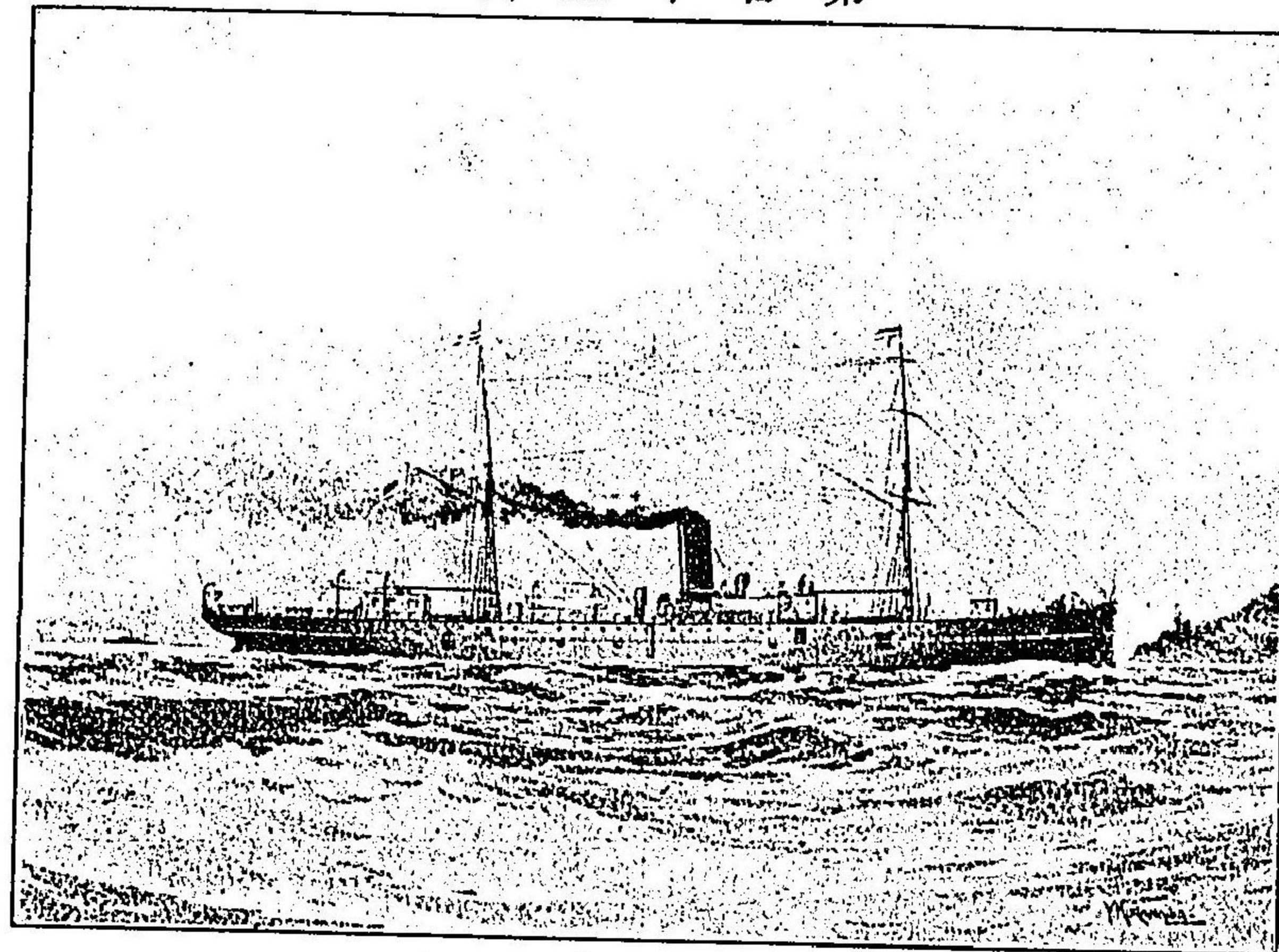
明治十年より同十六年(即西南役後より、共同運輸會社設立に至るまで)に至る約六箇年間は、三菱會の全盛時代なりしが、間もなくして、反對旗幟各地に翻へり、戦後經濟膨脹に

圖 四 十 百 第



九 濱 横

圖 五 十 百 第



九 城 山



伴ふ貨客の集散に便せんが爲め、或は汽船を購ふものあり、或は西洋形帆船  
 を新造するものありて、遂にはまた久しく衰微したる和船製造をも再興せ  
 しむるに至れり、我海運界の狀態斯の如くなりしかば、外敵は之に乗じ來り  
 て其隙を窺ひ、十六年十月には、彼阿會社の再製ありしも、三菱は奮闘之を却  
 けたり、唯從來襍育中にありし共同運輸會社の業務は漸く發展し、殊に其船  
 舶は新式のものなりしかば、三菱は之と激甚なる競争を開始し、互に多大の  
 損失ありしも、之を顧るに遑あらず、倒れて後ち止むの勢を示したるを以て、  
 十八年一月、政府は嚴命を下し、運賃等に關し、三菱、共同兩社に協約をなさし  
 めたり、兩社之に服従して、表面には平和を裝ふと雖も、裏面の火熱未だ全く  
 消滅せず、機に觸れ時に火焰を擧げたり、此年三月、東洋の海王岩崎彌太郎死  
 去し、其實弟岩崎彌之助は三菱社長となり、兄の遺志を繼ぎ、社務を處理せり、  
 即ち先づ政府より恩借の年賦還納金を一時に返還し、經營の自由を謀り、且  
 社内に改革を施し、四月中旬再び共同運輸會社に競争を挑みしに、其猛烈の







第二項 共同運輸會社

共同運輸會社は、十六年一月、愈其業務を開始したり（社長海軍少將伊藤尙吉、副社長は東京風帆船會社社長たりし海軍大佐武秀行、其組織は半官半民にして、資本總額六百萬圓とし、内二百六十萬圓政府所有株にして、會社は之に對し、年二分の利子を納附す）使用船舶は堅牢なる新造汽船、而かも兵商二途に適すべきものにして、換言すれば所謂義勇艦隊船舶に外ならざるものなりき、創業當時は、政府貸下船玄武丸外十二隻及前記三會社より譲り受けたる小形汽船四隻、帆船九隻を有するに過ぎざりしを以て、社長自ら歐洲に出張し（隨行員管船局より御雇英人ブーラック、海軍省より少佐佐藤左仲、本日倫敦製造中の汽船十一隻を購入し、且つ大汽船近江丸山城丸二船共に總噸數第百十五圖外二隻の建造を命じたり、其他國內に於ても、汽船及帆船を購入し、若くは新造せしめたり、長崎工作局に於て製造せられたる汽船小菅丸第百二十四圖の如きは、即ち其一なりとす、該船は政府の貸與船の一に數へられ、授受後直ちに營業に従事せり、

共同運輸會社の新造船は、十六年十月以降、續々英國より回航せられ、又内地製造のものも、漸次竣工を告げたるを以て、豫定の如く、其航路を開けり、即ち北海道及本州東西兩岸の諸港間及び神戸・上海間の定期航海等是なり、然るに、此航路は、従來三菱の經營に屬するものなりければ、共同は、三菱の勢力範圍を侵し、戦を挑みたるものと謂ふべし、三菱の戰闘準備は既に成れり、當時貨客の聚散漸く減じたるが上に、和船及西洋形帆船の數は著しく増加し、之に因り、航運業は一般に不景氣に傾きたるが爲め、十七年の春に至り、三菱共同の兩社は、競争を開始し、目を追ひ月を重ね、益、激烈を加へ、惡戰苦闘名狀すべからざるものあり、神戸横濱間の下等乗客賃金五圓五十錢なりしを、漸く低減して、終には一圓以下に及び、後には、速力の競争となり、旅客の危険甚しきものあり、其競争の最絶頂に達せしは、十七年の後半期にして、其損失は、六ヶ月間に六十八萬圓と算せられたり、是に於て、政府は、十八年一月、兩社に命じて、運賃及定期航海の速力を協定せ



しめたるに各、此命令に服従せしが如くなるも、裏面に於ては然らず、却て競争の熱度一層の烈しきを加へたり、

十八年三月、岩崎彌太郎は不歸の客となり、爲めに一時競争中止の姿なりしも、四月頃より再燃して、各社必死の勢を示し、底止する所なく、兩社の損失益、多きを加へ、さきに政府が我海運擴張の爲めに兩社を保護したるもの、今や却て航運業の衰頽を招かんとするが如き奇觀を呈するに至れるを以て、政府は、遂に同年七月下旬、兩社に對して、合併に關する内訓を與へたり、而して三菱會社は、直に其旨に従ひ、同年八月一日を以て、請書を呈し、共同運輸會社も、亦其株主臨時總會を開き、大多數を以て、十五ヶ年間、年八厘の保護を政府より受くる條件の下に、合併案を通過し、而して合併財産の裁定法等は、渾て之を政府の指揮に任ずべしと決議したり、

同年九月、政府は、森岡昌純を委員長に、三菱側より、莊田平五郎、岡本兼三郎を共同側より、小室信夫、堀基を委員に任命したり、此等の委員は、新會社の定

款及營業に關する政府起稿の原案を審議し、同月下旬、農商務卿の許可を仰げり、政府が新命令書を下付し、新會社設立の許可を與へたるは、實に同月二十六日なりき、かくて世に生出したるものは、則ち日本郵船會社なりとす、

### 第三節 日本郵船株式會社

#### 第一項 創立事務と整理

十八年九月二十六日、其設立の許可を受け、翌十月一日に開業したる三菱共同合併の新會社は、日本郵船會社と命名せられ、元共同運輸會社長たりし森岡昌純、官命に依り、其社長に任せられ、本店を東京に置けり、(後十九年十月、本店を横濱に移したれども、政府所在地を距りて、不便多きを以て、直に東京に復せり。)

政府は、會社株券金額に對し、十五ヶ年間、年八分の利益を保護するが故に、其命令する所、會社營業に干渉すること多し、即ち會社を有限責任とし、官選の社長及理事に依り、中外の海運を營み、之を以て專業となすこと、命令航路



に定期航海を開き、且其所有船舶登簿噸數は三萬五千噸を最下限となし時々政府の特別點檢を受くるを要すること等にして、其他平時及戰時の徵發、郵便物の無貨運送、海員養成資本増減利益配當率、船舶購入及賣却各種積立金、貨客運賃率、會社監査等にも、亦多少の條件を附せられたり、

會社の資本金は一千一百万圓にして、其内舊三菱に屬するもの五百萬圓、舊共同のもの六百萬圓なり、此全部を二十二萬株に分ち、其内政府所有のものを五萬二千株となし、殘餘は民有とす、外に社債百七萬圓を負へり、船舶は舊三菱より受繼ぎたるもの汽船二十九隻(鋼製一隻、鐵製十九隻、鐵製一艘、木製一隻)及帆船(鐵製一隻、木製一隻)合計三十隻、舊共同のもの汽船二十九隻(鋼製三隻、鐵製十一隻)及帆船(木製十隻)合計三十九隻、總計六十九隻、其噸數は汽船五十八隻に對し、六萬八千七百二十四噸、帆船十一隻に對し、四千七百二十五噸、總計六十九隻に對し、七萬三千四百四十九噸を算せり、

本會社開業當時十八線の定期航海を營み、外に向ては天津、仁川、及浦鹽に

至り、内にありては北海道沿岸より、本州の東西兩岸に沿ひ、琉球に及び、實に東洋第一の會社たるの體面を備へたりと雖も、三菱共同兩社が、約二ヶ年に互る競争を遂行し、雙方共に疲勞を極めたる跡を譲り受けたるものなれば、海陸業務の整理、船舶の改良、航路の興廢等、會社内部の革新に忙しく、創立以後數年間は、力を外に伸ぶるの餘裕なかりき、

二十年十一月、政府の命令書に變更ありて、爾後利益の補給を廢し、之に代ふるに、資本の増減、收入の多寡に拘らず、毎年八十八萬圓を創立後十五ヶ年間補給せらるゝこととなりたり、此年社債全部を繰上償還し、且株金の内二百二十萬圓を漸次辨償し、尙各種積立金を相當の定額に減縮するの議を決して官許を得たり、二十五年十月、低利の社債を募りて、二百二十萬圓の殘部を悉皆辨償し、資本金を八百八十萬圓に減ぜり、かくて會社は、漸次整理の歩を進め、其潛勢力の涵養に勉めたり、

此頃國內の鐵道漸次延長し、其海運界に及ぼす影響は、甚だ大なるものあ



り、是に於て、臨機海外に發展せんとし、先づ各地に臨時船を派遣し、其狀勢を視察し、尋で、二十二年上海浦鹽線を、二十四年神戸馬尼拉線を開き、且韓國北清線を擴張し、又二十六年十一月、全國棉花棉絲業者と特約し、印度、タク、商會と連合して、神戸、孟買間に定期航海を開き、其航路内外合せて十八線を敷へたり、此間國內に於ては、鐵道の影響を蒙り、海外に於ては、彼阿會社等の壓迫を受け、業務困難にして、社運振はざりしも、漸次地歩を其間に占めて、將來の社運發展の期を待てり、

創立以來九ヶ年間に新造せる汽船鋼製七隻、一萬七千二百五十八噸、鐵製一隻七百五噸、又購入せしもの鋼製一隻、二千四百六十一噸、鐵製五隻、一萬一千六十一噸、賣却及亡失を差引、二十六年末現在は四十七隻、其噸數は六萬九千四百五十四噸なり、但し此等は皆螺旋汽船にして、外車船は二十三年十一月に、帆船は二十四年六月に至りて全く跡を絶てり、

二十六年、新に商法の發布せらるゝや、更らに半官半民の性質を改め、純然

たる株式組織の民設商事會社となすと同時に、政府の干渉は、大に減退せり、當時森岡昌純は選舉せられて、尙ほ社長たりしも、翌二十七年三月、吉川泰次郎と更代したり、而して頻年沈靜を極めたる商工界は、二十六年春頃より、漸く恢復の狀を呈し、翌二十七年に至りて、貨客の聚散頻繁を加へ、所有船の外に、雇外國船を用ゐて、纔に運搬を辦ずるの盛況に達せり、

第二項 日清戰役と戰後の發展

二十七年、日清間の風雲急を告ぐるや、當時經濟界は順境にありて、航業頗る繁榮なりしに、因り、各地に船舶を求むること頻なりしに、軍國の大事は益々進行し、終に開戰となりしかば、船舶の需用最も其急を告げ、同年六月には、社船十隻、徵發の命を受けたり、是に於て、東洋に散在せる汽船の購入、又は雇備の途を講じ、以て兵商の需用に應ぜり、政府に於ても、亦自ら軍用汽船を購入せんとし、會社は其命を奉じて、外國船十四隻を斡旋し、其貸下を受け、社船と共に運轉し、軍役に服せり、而して軍事の進むに従ひて、船舶の徵發益々多く、遂



に社船及貸下船を合計し、五十九隻(十三萬噸餘)に上り、僅に小形船數隻を餘せるのみなりき、因て商界の營業は、殆ど皆外國船を雇入れ、以て之を支辨するの已を得ざるに至り、其數一時三十三隻に達したることありき。

然れども、此間に於て、尙ほ海外の發展を怠らず、二十八年二月、孟買航路を會社獨立經營とし、又上海浦鹽線を香港に延長する等大に航路擴張に努めたり、蓋し、是れ一方に於ては、戦後激増すべき船舶が貨客聚散と權衡を失する爲めに生ずる競争を避け、他方に於ては、戦役中に收得したる利益を利用し、海外各地に發展せんとするの準備に外ならざりしなり。

二十八年十一月、近藤廉平社長に推選せられてより、社運大に開展し、會社の面目一新して、一躍世界の競争場裡に上り、其有數會社の伍伴に入りたり、則ち二十九年三月には、歐洲航路を、同八月には、米國大北鐵道會社と連絡契約の下に、米國航路を、又同十月には、政府保護の下に、濠洲航路を開始したり、是我海運界に一新紀元を劃せるものといふべし。

二十七年以降、購入若しくは陸海軍より拂下を受けたる船舶は、二十隻にして、其噸數は六萬一千六百六十一噸なりき、而して二十九年末現在は、汽船六十三隻にして、其噸數十二萬六千四百五十噸に達したり、又航路は内外十二線にして、内は千島諸島北海道より、本州の兩岸に沿ひ、琉球臺灣に互り、外は清韓浦鹽より、印度濠洲北米及歐洲に跨るに至れり。

日清戦役後は、内國經濟界は一時隆盛を極めたりしも、暫くにして其反動に依り、商工界に不振を來し、物貨聚散沈靜を加ふるに至り、激増したる本邦の船舶は、東洋各地に競争を試み、運賃は爲めに頗る下落したり、而して社内状況を觀るに、戦役間酷使したる船舶の修理を要するもの多く、且物價騰貴によりて、經費の増大を來せるの外、擴張發展の爲め支出したる資金は、未だ全く活動するに至らず、翻つて海外に於ては、孟買航路は、二十九年八月、同業者と妥協し、且十月以後、政府の助成金下付を受け、歐洲航路は、翌三十年一月、海峽通航船の同盟成立し、米國航路は、三十一年春、競争者と協約を結び、濠



洲航路を併せて四航路共に漸次信用を博し、貨客遞増すべき傾向は確實なれども、各航路共に新船未だ落成せず、緩かに營業の緒に就きたるのみなれば、戦後二三年間の營業成績甚良しからず、三十年の如きは、遂に損失を生ずるの悲境に會せり、

三十一年五月、株主を帝國臣民に制限し、以て二十九年發布の法律に依り、臨時政府の航海獎勵金を受くるに便せり、是より先き、英國に依託したる新船は、三十年三月以降、順次來著し、法律或は命令の保護の下に、各豫定航路に就き、海外に於ける信用の増進と、内國經濟界の順境と相俟つて、營業は漸次好況に向ひ、三十三年一月、諸願貫徹して、歐米二線を政府の特定航路とし、航海獎勵金を更めて、助成金とするの命令を受けたり、

### 第三項 北清事變と其後の發展

三十三年、北清事變起り、六月に入り、始めて社船徵發の命を受け、月を経て軍用に服するもの多きを加へ、一時は二十一隻、七萬噸に及びたり、會社の營

業は、爲めに影響を受けたるも、殘餘の社船に、多數の雇船を加へて、定期航海の續行に努め、貨主の満足を圖れり、

同年九月、創立以來下付せられたる政府の補給金満期に至りしが、更に十月より、東洋及内國沿岸の航路助成金下付の命を蒙りたり、此命令は、助成金を各航路に分ち、寄港地、航海度數、及使用船舶等に制限を加へたるものなるを以て、航路の整理及船舶の改良を要すること少からず、加ふるに、世界文物の進歩は、常に舊態に止まるを許さず、是に於て、三十四年三月、會社財務の餘裕を利用して、船價の整理を爲し、其償却金を毎年原價百分の四と改正し、以て船舶の新陳代謝に便し、猶同年九月、航路擴張及船舶改良資金を設け、爾後利益に剩餘ある毎に、適當の額を控除し、以て營業幹線の改良と、支線の擴張に資せり、其結果、海外の幹線は、漸次其航海度數を増加し、又内外共に信用厚きを加へ、従つて船客の往來、貨物の運送頻繁を極め、東洋及内國沿岸の航運も、亦相當の利益を占むるに至れり、唯北米及内國の航路に於て、多少競争あ



りしと雖も、爲めに業務の大勢に障害を及ぼすことなかりき、かくて社運大に振ひ、營業は順風に帆を揚げたるが如く、其成績頗る見るべきものあり、三十年以降、船舶の新造、購入等に依り、其増加したるもの三十六隻、十五萬二千二百六十八噸とす、又三十六年末現在汽船は、大小合計七十六隻、二十四萬五千二百三十七噸なり、又航路は、二十九年末と大差なきも、航海の度數著しく増加し、歐洲航路は三十一年より、米國航路は三十四年より倍加し、且、東洋近海に於て頻繁を加へたれども、唯内國沿岸は稍、衰退を來せり、三十六年六月、會社は、英商マクベーンが、多年自營せし揚子江下流航路に於ける水路の設備、營業の權利等、悉皆を買收したり、此航路は、列國汽船會社の力を盡せる所なるを以て、會社は、自ら進んで競争の渦中に投じ、先づ優秀なる陸上の設備と、尋で特に製造したる新船を以て武器となし、大に奮闘せんとせり、

#### 第四項 日露戰役と戰後の發展

三十六年の秋頃より、戰雲東洋の天地を覆ひ、其影響は、忽ち海外航路に及

び、貨客噸に減少し、業務稍不振の狀に陥らんとするの際、年末に至り、社船徵發の内命あり、越えて三十七年二月、日露兩國戰端を開くや、徵命相踵いで下り、社船の殆ど全部は軍役に服し、一時は其數七十一隻、二十五萬餘噸に上り、僅に一二隻の大形船と、數隻の北海沿岸船及二隻の長江航運船を殘せるのみ、是に於て、一面に於ては、軍務に勤むると共に、他の一面に於ては、營業の信用を維持するに努めたり、即ち内國及東洋に對しては、政府の助力を得て、外國船を雇使し、遠洋三航路に對しては、緩かに米國に一隻航行せるのみなれば、先づ外國會社と特約して、或は其航路を流用し、或は其船艙の一部を使用し、或は運輸を協定し、以て營業を繼續したり、其全く中止せしものは、濠洲航路と海上不穩の時期に於ける清韓線のみなりき、而して軍務服役中に於て、社船三隻は敵艦の爲めに撃沈せられ、八隻は旅順口閉塞に殉じたり、かくて所有船に減少を來したるを以て、之れが補充を圖りたるも、從つて購入すれば從つて徵發せらるゝを以て、營業に従事するもの依然として僅少なりき、



然れども、三十八年五月、海上權の我に確保せらるゝや、直ちに航路復舊に著手し、三十九年三月、凱旋軍の輸送畢りて、社船解除せらるゝに從ひ、順次全航路の復舊と共に、之に改良を加へ、且東洋近海に於て、香港、盤谷間、其他六新線を開始せり、此年四月、孟買航路は自營に復し、十月、命令に變更ありて、内國航路中、亦自營に歸するものあり、此等の整理と共に、清韓航路に擴張を加へたり、然るに、戦後經濟界は、十年前日清戦役後と等しく、内國及東洋方面に於ける物貨の聚散は、戦役の爲め激増したる船舶を吸収すること能はずして、遂に一般航業界に不景況を來したるに依り、船舶の活動十分ならず、遠洋四航路は、戦時中休止の影響甚だしく、景氣可なりしも、物價騰貴は、經費に多額の増加を來し、純益高は、戦前に及ばざること遠きの觀あり、四十年二月、海軍省及製鐵所所有船九隻の維持使用を命ぜられたるを以て、孟買其他の諸航路を擴張し、尙ほ歐洲航路に不定期船を加ふるに至れり、

是より先き、長江航路は、凡ての本邦諸會社營業を糾合して、一旗幟の下に

操縦するを國家の利益とする説朝野の間に起り、熟議の上、四十年四月、同航路特定運航中の汽船二隻及新造中のもの三隻を、營業設備と共に新會社に讓與せり、

三十七年より四十年に至る四ヶ年間に、新造若しくは購入せし船舶は、二十二隻、六萬五千九十二噸にして、四十年末現在統計は、會社所有船八十隻、二十六萬二千三百五十六噸、受託船九隻、三萬四千二百四十五噸を算し、尙八千五百噸の鋼製汽船六隻は、建造中なるを以て、將來雄飛の期また近きにあり、而して航海區域は、殆ど全世界に及び、到る所我國旗を翻へすに至りしは、會社の功績また偉大なりと謂ふべし、今や戦後の經營として、内に業務を整理し、航路の興廢と船舶の改良に勉め、外に新船の落成を俟つて、更に海外の發展を期せり、

#### 第四節 大阪商船株式會社

##### 第一項 創立起因



明治初年、政府は西洋形船舶の普及を計らんと欲し、大に奨励保護の策を講じたる結果、汽船回漕會社、日本郵便蒸氣船會社、三菱會社等相踵で起るの時に當り、藩侯の後援又は富豪の經營に依り、基點を大阪に定め、小形汽船を使用し、沿岸各地の航運に従事する者陸續輩出し、其航路は瀬戸内海を中心として、東紀伊より西薩摩に及び、尙ほ進んで山陰、東海の港灣に至れり、而して、此等の汽船は、十年、西南役後、海運業の順潮に乗じ、一時に激増し、其瀬戸内海に浮べるものを數ふるも、猶百十餘隻を越え、其持主も亦七十餘名の多きに達せり、是に於てか、航業界は恰も群雄割據の状態を呈し、漸く競争の端緒を開き、年月を経るに従ひ次第に激烈に赴き、弊害は百出し、損失は累加し、且船舶の衰弱を加ふるありて、漸く貨主の信用を墜し、船主も亦其弊に堪へざるに至れり、遂に政府に救済を請ひ、其德意に依り、明治十二年四月關西汽船同盟會社なるものを大阪に設立すると共に、大阪府は出入船舶の取締を嚴にせしを以て、一時平和に歸するを得たり、然れども、元來該同盟會社の性質

は、單に運搬事務取扱を統一せしに過ぎざるを以て、利害を共にするものを聯合するの力なく、従て各船主は、尙ほ暗々裏に競争の態度を保持し、同盟會社は、僅に二ヶ年の後、遂に解散し、關西航業界は復た混亂の狀に陥りたり、當時使用汽船は、日に月に收額を加へ、難破の慘害相踵で起り、衝突坐礁の危険も亦少からず、加ふるに、各府縣汽船取締規則に違背の犯罪者續出するに至りしかば、貨主は運輸を委託するを欲せず、亦多數の船主も競争に倦み、頻りに和同の念を起せり、此時大阪の富豪主唱して、船主及貨主と相謀り、所用船舶を糾合し、同一旗幟の下に運航し、其財務及營業の全部を合同し、以て株式組織の一會社を創立することに決し、十五年三月、創立委員七名（廣瀬幸信、寺村富榮、中原尚發、松松房次郎、玉手弘通、伊庭貞剛）を推選し、創立の要務に當らしめ、同十一月、誓約書を締結したり、即ち會社を有限責任となし、大阪商船會社と稱し、大阪以西の内國沿岸に於て、荷物運送を以て營業とし、資本金を百五十萬圓となし、之を三萬株に分ち、大阪に本店を、各要地に支店を置き、役員及株主は内國人を以



て組織せんとするにあり、同年十二月株式募集の認可を得て、大に勧誘を試みしに、多數加盟者を得、翌十六年一月、管船局に請願して、汽船評價委員の選定を請ひ、加盟汽船の調査を始めたるに、其査定方法に疑懼を抱くものありて、一時頓挫を來したるも、勸解其效を奏し、同年十一月には、調査を経たるもの六十餘隻を數ふるに至り、尙ほ、連合に加入を希ふもの多し、此等の査定と共に、創立事務漸次進捗し、十七年四月、廣瀬幸平は頭取に推選せられ、五月一日を以て、大阪商船會社は其業務を開始したり、

#### 第二項 創立後の整理と日清戦役までの發展

創立當時に於ける航路區域は、瀬戸内海を主とし、東は和歌山より、西は九州及沖繩に達せり、然れども、關西沿岸の各地に航する汽船にして、未だ同盟に加入せざるもの尠からず、此等の汽船は、依然競争の態度を持續せしが爲め、會社の失費多くして、收益甚寡し、且所用汽船は、約五十名の船主より收容したるもの九十三隻にして、其總噸數一萬五千餘噸を算するも、皆小形のも

のにして、五百噸を超ゆるものは、纔に三隻に過ぎず、其最大なるものと雖も、猶ほ六百二十噸なりき、又船質より見るも、鐵製二隻、鐵骨木皮一隻、殘餘は總て木製にして、且其中の八九は、十ヶ年以前の製造に係るものなれば、長年月の競争に疲れ、過半は衰頹に瀕せるものなりき、

恁の如き船舶を以て、航業の振起を計るは、不可能のことに屬するが故に、會社は十ヶ年計畫を立て、之が改良補足案を定め、たれども、當時財政は、自力を以て、此計畫を遂行すること能はざるが故に、政府に此事情を陳述して、保護を請願せり、二十年八月、政府は此請願を聽許し、二十一年以降八ヶ年間、一萬三千噸以上の船舶を維持改良せんが爲め、毎年一定の船舶改良助成金を下付し、郵便物の遞送を命じたり、是に於て、關西沿岸に二十線の郵便定期航路は開始せられたり、

二十一年一月、河原信一は、廣瀬幸平に代り、社長に就任せり、

二十四年には、更に釜山線を開くに至れり、而して船舶改良に關しては、よ



く其緩急を計り、先づ老朽船を淘汰若しくは改造して、漸次改善の實を擧げたり、即ち創立後九ヶ年間に新造せるもの十八隻、六千九百二十餘噸〔鋼製汽船七隻、木製汽船九隻〕購入せるもの十二隻、三千五百二十餘噸〔鐵製汽船三隻、木製汽船九隻〕合計三十隻、一萬四千四百餘噸とす、此中船籍を脱したるものを除き、二十五年末現在は、五十隻、一萬五千八百八十一噸〔五百噸以上のもの四十隻、五百噸以下のもの十隻〕なりき。

創立以來、事業の整理は、上述の如くなるも、社會の進歩に伴うて、尙ほ發達を圖らんが爲め、二十六年一月、會社は三十萬圓を増資し、資本金を百八十萬圓となし、以て業務の擴張及改良を實行せんとするに際し、二十七年朝鮮事件より、惹いて日清戦争となりて、急に會社の發展を促したり、

第三項 日清戦争と戦後の發展

二十七年六月、社船發の令相踵ぎて下り、一時發船三十餘隻、一萬二千五百餘噸に達し、爲めに定期航海繼續は頗る困難なるに至りしも、外國船を

雇用し、發の補缺に充てたり、

此年七月、河原信一辭任し、田中市兵衛社長に當選せり、而して會社は再び増資し、七十萬圓を加へて、資本金を二百五十萬圓となし、稍、大形の汽船を收得し、軍國の用に供し、併せて商用の便を計れり、

二十六年以降三ヶ年間に新造せし船舶は、十隻、三千百三十餘噸〔鋼製五隻、一十餘噸、木製五隻〕、購入せしものは六隻、八千四十餘噸〔鋼製四隻、五千九百七十餘噸、一十餘噸、木製一隻〕、合計十六隻、一萬千七百七十餘噸なりき、而して二十八年の現在、五十五隻、二萬二千五百三十五噸〔千噸以上のもの四隻、五百噸以上のもの四十一隻、〕を數へたり、

日清戦役の結果として、臺灣は我版圖に歸し、清韓も亦我開發を俟つに至り、且内國沿岸の運航に改良を要せしもの少からず、加ふるに、戦後經濟界の膨脹に伴ひ、各種の事業亦大に勃興せしかば、會社は、二十九年一月、三たび増資を行ひ、資本金を倍加し、五百萬圓となし、同年十月に至り、更に四たびの増資を遂げ、資本金を倍加し、一千萬圓となし、盛んに船舶の製造及事業の擴張



を計れり。  
 此年三月、船舶改良助成金下付の期限満了せるを以て、更に交渉を重ね、大に郵便物遞送料金の増額を得、以て内國沿岸航路の利益を強固にし、尙ほ臺灣總督府に請願し、其命令補助の下に、二十九年五月、神戸基隆間の定期航海を開き、又三十年三月、臺灣沿岸各線の補助命令を受け、直ちに數線を開始したり。

會社は進んで南清沿岸及長江に航路を開かんとして、所要大形汽船の買収に汲々たりしに、戦後俄かに膨脹したる經濟界は、漸次其反動を現はし、商工界の不振を惹起し、著しき影響を航運界に及ぼしたるのみならず、戦役の爲めに激増せる船舶の各地に競争を試むるあり、加之、一面には社船の修理一時に聚集し、經費多くして活動少く、且、事業擴張の爲めに下したる資本は、未だ利益を産するに至らず、是に於てか、會社の經營困難に陥り、三十年度は、缺損を生ずるに至れり、由りて三十一年二月、社務の整理を決行し、資本金額

を減じ、拂込濟實額を五百五十萬圓となせり、此年七月、中橋徳五郎は、田中市兵衛に代り社長に就任したり。

是時に至り、經濟界は漸く順境に向ひたるも、國內各地の鐵道は、大に發展して、運輸の形勢に影響を及ぼし、殊に山陽鐵道の全通は、會社に對して、一大打撃を與へ、一時海陸に於て、猛烈なる競争を試みたることあり、加ふるに、本邦に於て、夥しく増加したる船舶は、各地に侵入し來りて、互に競争の態度を執りしため、特種の事情あるにあらずば、内國沿岸に於て、潤澤なる利益を期し難きに至れり、然るに、當時建造中の新船は、漸次落成を告げしを以て、會社は、進んで新路の發展を圖れり、即、遞信省命令の下に、長江下流の航路は、三十二年一月に、其上流の航路は、翌三十二年五月に、鎮南浦航路は、同年四月に開始せられたり、又臺灣總督府補助の下に、「ドグラス」會社の猛烈なる反抗を受けつゝ、同年四月、漸次南清沿海地方に數路を新開し、同九月に至り、尙ほ進んで、新に北清航路を開始せり、且、内地に於ては、同十月、加登汽船會社を買収し、



外國に向つては、西貢、瓜哇等に臨時船を出し、社務多端を極めたり、

二十九年以降、四ヶ年間に新造せる汽船は、十四隻、二萬二千九百三十三噸、  
〔鋼製十二隻、二萬二千四百五十噸〕購入せしものは五隻、五千五百一十一噸、〔鋼製一隻、  
五噸、木製二隻、四百七十八噸〕、合計十九隻、二萬八千四百四十四噸なりき、而し  
十四噸、鐵製一隻、二千四百九十噸、〕合計十九隻、二萬八千四百四十四噸なりき、而し  
て、三十二年末現在は、五十七隻、四萬二千八百五十一噸、〔三千噸以上のもの二隻、  
千噸以上のもの十隻、五百噸以上のもの三十一隻、〕に達せり、  
三十二年より、保險修繕及船價償却の諸積立金を増額一定するの制を建  
てたり、

第四項 北清事變と其後の發展

三十三年一月、更に他日發展の好機に資せんが爲め、資本金を増加し、一千  
一萬圓となし、尙ほ社債四百萬圓を臨機募集すべきの議を決したり、

此年五月、北清事變起りて、徵發の命令を受け、一時、二十四隻、一萬四千餘噸  
の社船を軍役に從事せしめたるを以て、定期航海の履行に困難を感じたり、

是より先き、同年四月、共立汽船會社の營業全部を買收し、其汽船十二隻、二  
千六百四十四噸を收得し、翌年十二月、伊豫汽船會社の汽船三隻、九百十八噸を  
購入し、大に内國沿岸に羽翼を張れり、而して清韓方面の航路は、三十五年よ  
り、漸次力を注ぎ、既設航路の擴張と、新航路の發展に努めたり、三十六年九月、  
大家七平の經營せる日本海航路の擴張を助け、大家商船合資會社なるもの  
現出するに至れり、

第五項 日露戰役と戰後の發展

三十七年二月、日露戰役起り、社船の徵命續々下り、事局の進むに従ひ、其數  
を増し、終に三十八隻、四萬五千餘噸に上り、定期航海の履行に困難を感じ、多  
數の雇船を使用し、且、數隻の外國船を購入し、以て營業の維持を計れり、唯敵  
艦の出沒に脅かされ、一時、清韓航路を中止するの已むなきに至れり、

戰後、會社は、我帝國版圖の膨脹が航運業に利あるを見るや、或は官憲の補  
助を受け、或は獨立經營に依り、東露韓國の沿岸及滿洲、北清方面に全力を盡



し、以て一大發展を期せり、かくて、航路を擴張し、船舶を改良（三十七年より、船價  
微却を原價に、基價  
こゝいなし、船舶の改  
良に便益を計れり、）する等、其成績頗る見るべきものあり、

四十年四月、土佐商船會社を買收して、其汽船十隻、二千九百六十三噸を領し、且同年五月、大家商船合資會社をも合併したり、之に由りて、會社の航海區域は大に擴張し、社船の來往頻繁を加へたり、爾來韓國沿岸はもとより、浦鹽北清南清に於ける港灣に、日章旗の翻るを見るは、全く本會社の功績なりと云ふべし、

是より先き、會社の三十一二年に開設したる長江航路は、其流域に於ける本邦諸會社合同の下に營業することとなり、遂に日清汽船會社と稱する一新會社の設立を見るに至れり、是に於て、四十年四月、此航路に於ける特製汽船六隻と、營業機關全部とを新設會社に讓與したり、

會社は、更に内部の組織を革新し、尙ほ歩を進めて、外洋に出で、世界競争場裡に立ち、一新生面を開くの準備に汲々たり、是に於てか、會社の實質は、當

初單に大阪の一商船會社なりしも、日清戰役後は、進んで日本の商船會社となり、日露戰役後は、一躍して東洋の商船會社となれり、然るに、戦後經濟界の不況なるに加へて、本邦船舶激増の爲め、東洋各地は、競争の衢となり、社務の成績稍、振はざりしが、かゝる中に、三十九四十の二ヶ年を送りたれば、近き將來に於ては、更に大に活動し、以て社運の隆盛を圖らんとせり、

三十三年以後、八ヶ年間に新造せる汽船三十五隻、四萬三千八百四十噸〔鋼製三十二隻、四萬二千七百三十一噸、購入せしもの五十五隻、五萬七千八百二十八噸、鋼製三隻、三萬九千九百九十九噸〕、鋼製二十三隻、四萬二千六百六十二噸、合計九十隻、十萬千六百六十八噸、而して四十年末の現在、は百八隻、十萬七千八百一十一噸〔三千噸以上五隻、二千噸以上百噸以上二十五隻、五〕を數へたり、尙ほ四十年に、新造委託の契約を締結せしもの八隻、其中六隻は六千噸以上のものとす、

第五節 小汽船會社及個人船主

日本郵船大阪商船等の大汽船會社の外に、多くの小汽船會社と、夥しき個



人船主あり、今左に其主要なるもの、二三を擧げん、  
先づ小汽船會社にありては、東京灣内の小汽船を合同し、東京附近に於て、貨客運輸の目的を以て組織せられたる東京灣汽船株式會社を首めとし、三井物産會社の香港上海等に、自家の石炭輸送の爲め、貨物船を運航するもの、中越汽船會社の北陸に於ける貨物輸送を掌るもの、濰興業會社の酒類運搬を爲すもの等、類似の汽船會社、頗る多し、

個人船主としては、大家七平、廣海仁三郎、馬場道久、尾崎伊三郎、濱中八三郎、緒明菊三郎等、各地に起り、其員數は千を以て算ふべし、而して彼等の多くは、日本船主同盟會と稱する一の團體に屬し、其所有船舶を世に社外船と呼ぶ、かくの如く、多數の汽船會社及個人船主の我海運界に現出せしは、維新の際に於ける政府の獎勵保護と、三菱全盛時代に、其獨占に對する反動等が其遠因をなし、日清及日露の二大戦役は、其近因をなせるものとす、

社外船の多くは、外國より購入せし古船（緒明菊三郎所用の新造船舶と、其に他二三の新造船舶を除く例とす）に

して、其航路は概して不定期のものなりとす、

#### 第六節 日清戦役の我海運界に及ぼしたる影響と結果

明治維新以來、日清戦役に至る二十七年間に於ける我海運界の變遷消長は、前段既に敘したるが如く、初は外國汽船會社と競争を試み、遂に外國船を我沿岸より驅逐し、尋で、三菱共同の競争となり、惡戦苦闘を重ねたる結果、政府の航運業獎勵は却つて其衰頽を來すの奇觀を呈するに至りしかば、終に此二會社は合併して、新に日本郵船株式會社なるもの世に現出したり、かくて新會社は、幾多の辛苦を経て、内地航路の基礎に定まり、漸く海外に向て發展せんとする時に當り、俄然日清兩國は、戦端を開く不幸に遭遇せり、

當時我商船の數は、四百十七隻（二十噸以上のもの）にして、其總噸數十八萬千八百十九噸を算し、海外航路は、孟買直隸天津上海浦鹽及韓國沿岸の數線に止まり、又其海運力も、僅々内地貨物の集散に應ずるに足るのみなりき、

然るに、朝鮮事變發生と共に、軍用の命令下り、御用船として、一時に徵發せ



られしもの、日本郵船會社所有船十隻、大阪商船會社所有船三十餘隻に及べり、此時本邦の商況、漸く數年の不振を恢復して、活氣を帶び、殊に北海道は稀なる豐漁なりしのみならず、北陸地方の産米、四日市地方の製茶等、最も海運の敏活を要する機に際せしかば、御用船徵發の報は、晴天の霹靂に均しく、商家の驚愕實に名狀すべからざるものありき、就中北海道各地に於ては、肥料忽ち堆積し、金利は日歩三錢より、飛で六錢に騰るも、猶は銀行は肥料運搬の途なきを苦慮して、其貸出を躊躇せしが爲め、越後、奥羽地方より、北海道に出稼したる十萬の漁夫は、歸期已に逼るも、賃銀を得る能はず、全道將に一大恐慌を來さんとするの趨勢とはなりぬ、其他北陸、四日市等各地よりの報道、一として急を告げざるはなかりき、是に於て、有力なる汽船會社は、構造の良否、價格の高低を問ふの遑なく、外國船を購入し、以て焦眉の急に充てたり、朝鮮事件轉じて、遂に日清戰爭となるや、御用船の必要益、急激を告げ、稍、大形の汽船は、殆ど全數を擧げて、軍用に徵せられたり、その結果、内國に於ける

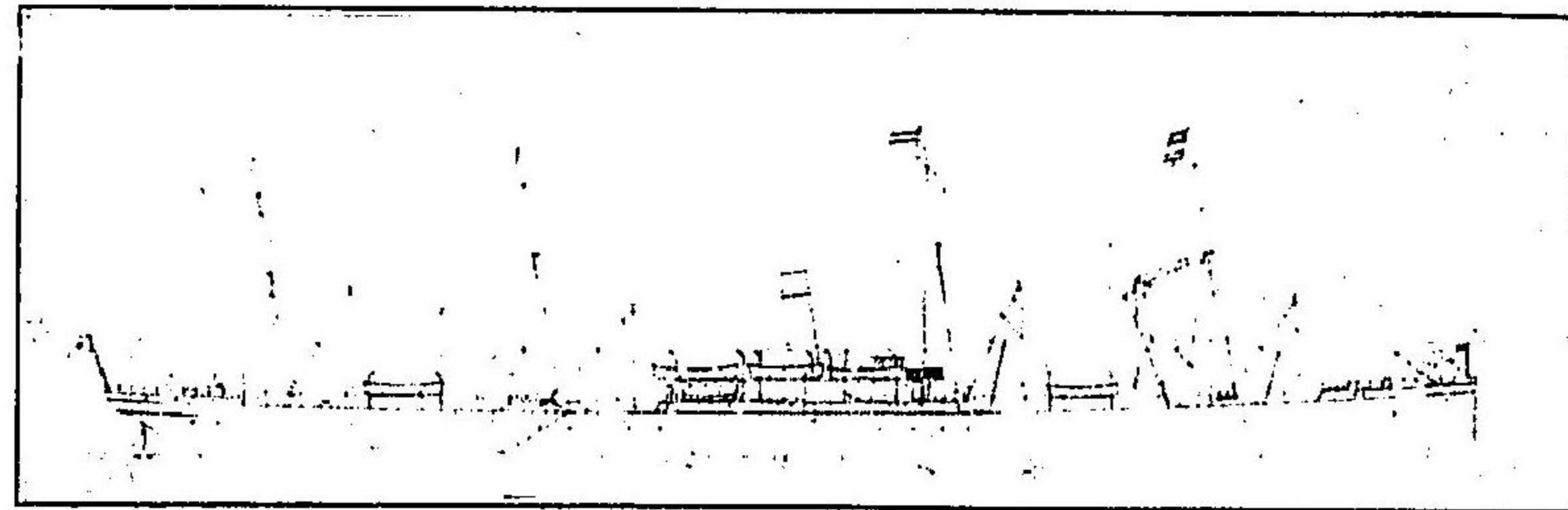
運輸交通の途は、全く杜絶せられ、爲めに物價は忽ち平均を失し、一時我經濟界に恐慌を來せり、是に於てか、政府は之が救濟策として、一方には、汽船十四隻、〔釜山丸、小樽丸、小倉丸、姫路丸、宇品丸、新發田丸、佐倉丸、豊橋丸、松山丸、山口丸、鹿兒島丸、金州丸、旅順丸〕四萬千八百三十四噸の外國船を購求し、其管理を日本郵船株式會社に委託し、軍用船の不足を補ひ、又他の一面に於ては、二十七年九月下旬、應急の手段として、雇入外國船の不開港出入を許可し、以て焦眉の急を救へり、かくて戰時中軍用に供せられたるものは、總數百三十隻、其噸數二十二萬七千餘噸〔三十八年〕に上りたり、日清戰役中、外國船の購入せられたるもの、凡べて八十七隻、十三萬二千九百六十三噸の多きに達せり、而して是等購入船は、概ね二千噸以上の大船にして、從來の内國航路に使用するに便ならざりしを以て、戰役の終結と共に、之が處分につき、一時世論を惹起したり、是によりて、我國民は、戰時に於ける商船の任務の重大なるを認め、平時に於て、其準備の必要なるを感じ、外國航路開始の急務を唱ふるに至り、其結果として、先づ船舶の改良を行はざるべ



からざるを悟れり、是に於てか、造船及航海の奨励に關する輿論を喚起し、政府は、造船及航海の二奨励法案を第九議會に提出して、容易に其通過を見たり、此二奨励法の内容については、特に後段に於て、之を詳論すべし、而して、其發布が、如何に經濟界の希望に適應せしかば、一言以て之を覆は、先づ航海奨励法の結果、各外國航路は著しく延長せられ、又造船奨励法の結果として、數千噸の航洋大汽船の新造を見るに至り、また間接の影響としては、船渠の増設等の舉ありて、造船及海運界は、俄然面目を一新するに至れり、是より一步を進めて、日清戰役が、既に成立したる會社に、如何なる影響を及ぼし、又此戰役の結果として、新に勃興したるもの如何ばかりなるかを敘せんとす、

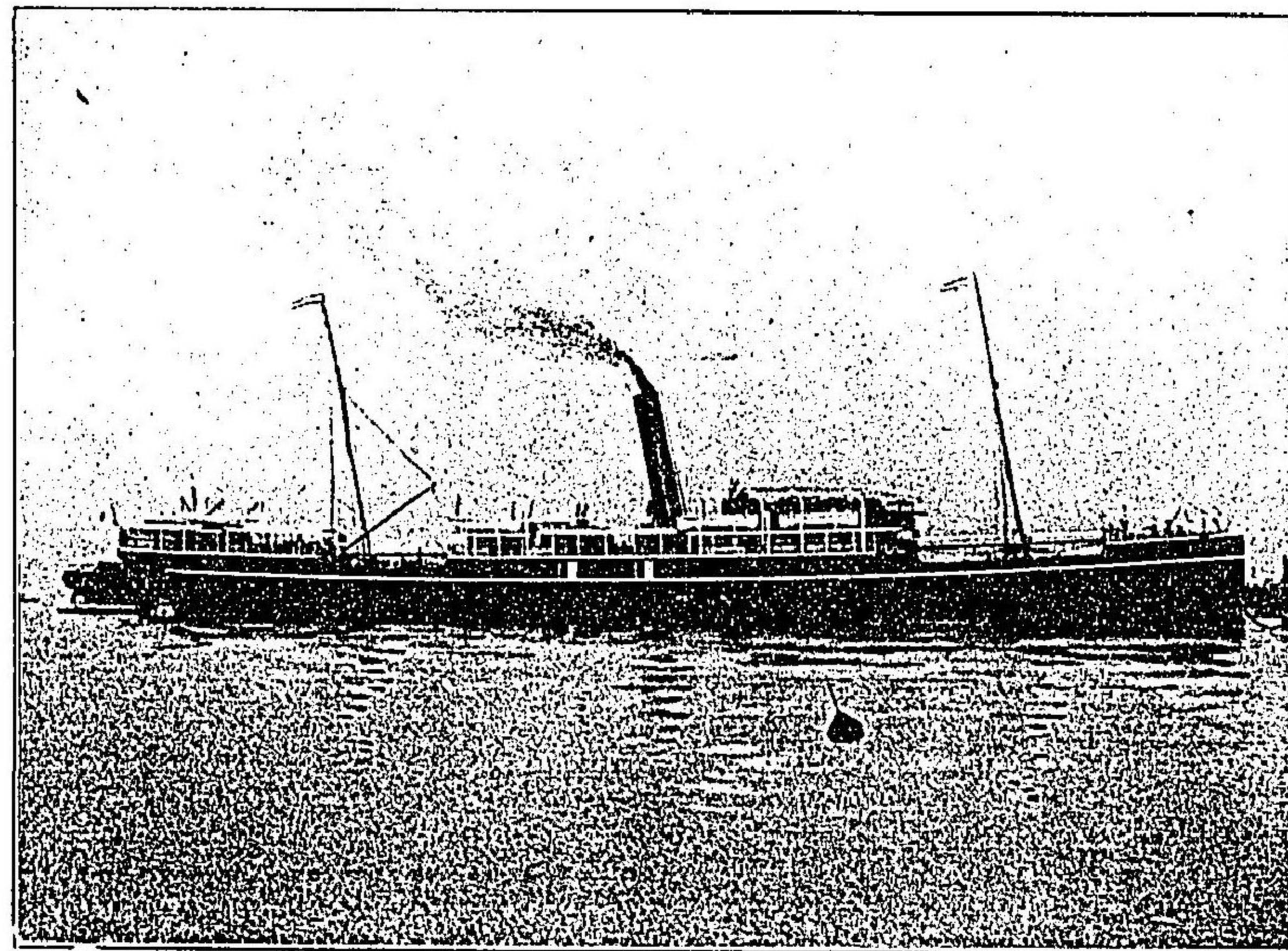
日本郵船株式會社は、戰時中、三十三隻（七萬餘噸）の雇入外國船を以て、内地航路を補充し、傍ら孟買航路を一手に擔任し、又上海浦鹽線を香港に延長し、以て外國航路擴張の基礎を強固ならしめしが、戰役の終結と共に海外航路の

圖 六 十 百 第



丸 佐 士

圖 七 十 百 第



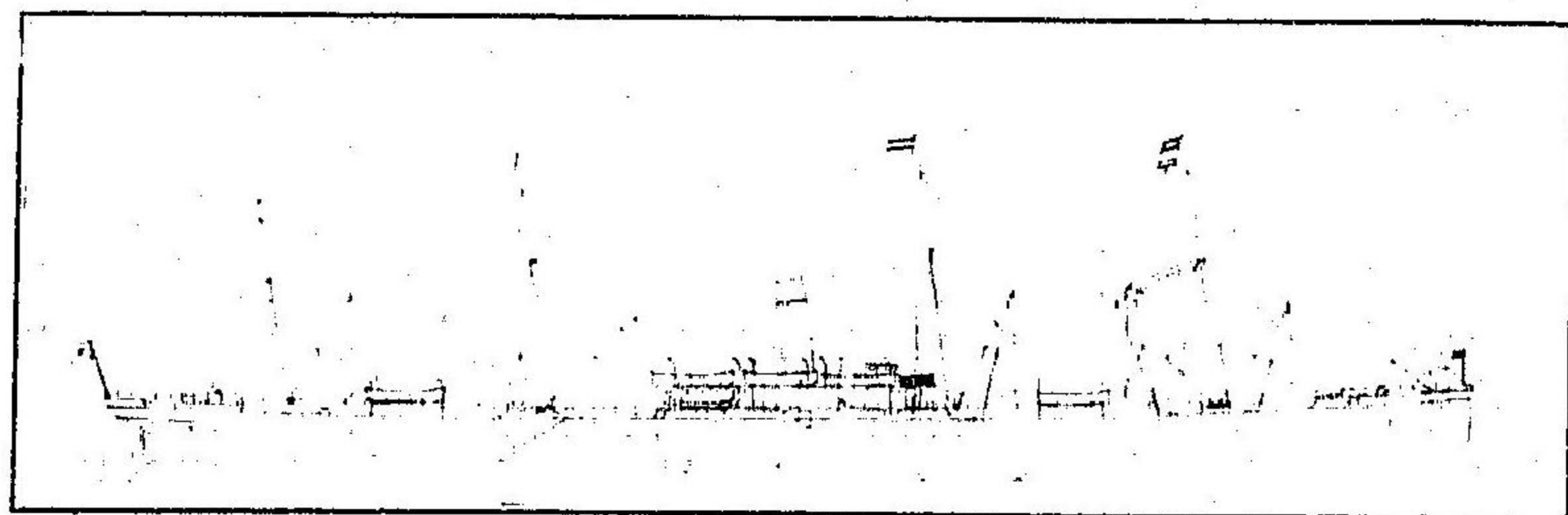
丸 日 春



からざるを悟れり、是に於てか、造船及航海の奨励に關する輿論を喚起し、政府は、造船及航海の二奨励法案を第九議會に提出して、容易に其通過を見たり、此二奨励法の内容については、特に後段に於て、之を詳論すべし、而して其發布が如何に經濟界の希望に適應せしかは、一言以て之を覆は、先づ航海奨励法の結果、各外國航路は著しく延長せられ、又造船奨励法の結果として、數千噸の航洋大汽船の新造を見るに至り、また間接の影響としては、船渠の増設等の舉ありて、造船及海運界は、俄然面目を一新するに至れり、是より一步を進めて、日清戰役が、既に成立したる會社に、如何なる影響を及ぼし、又此戰役の結果として、新に勃興したるもの如何ばかりなるかを敘せんとす、

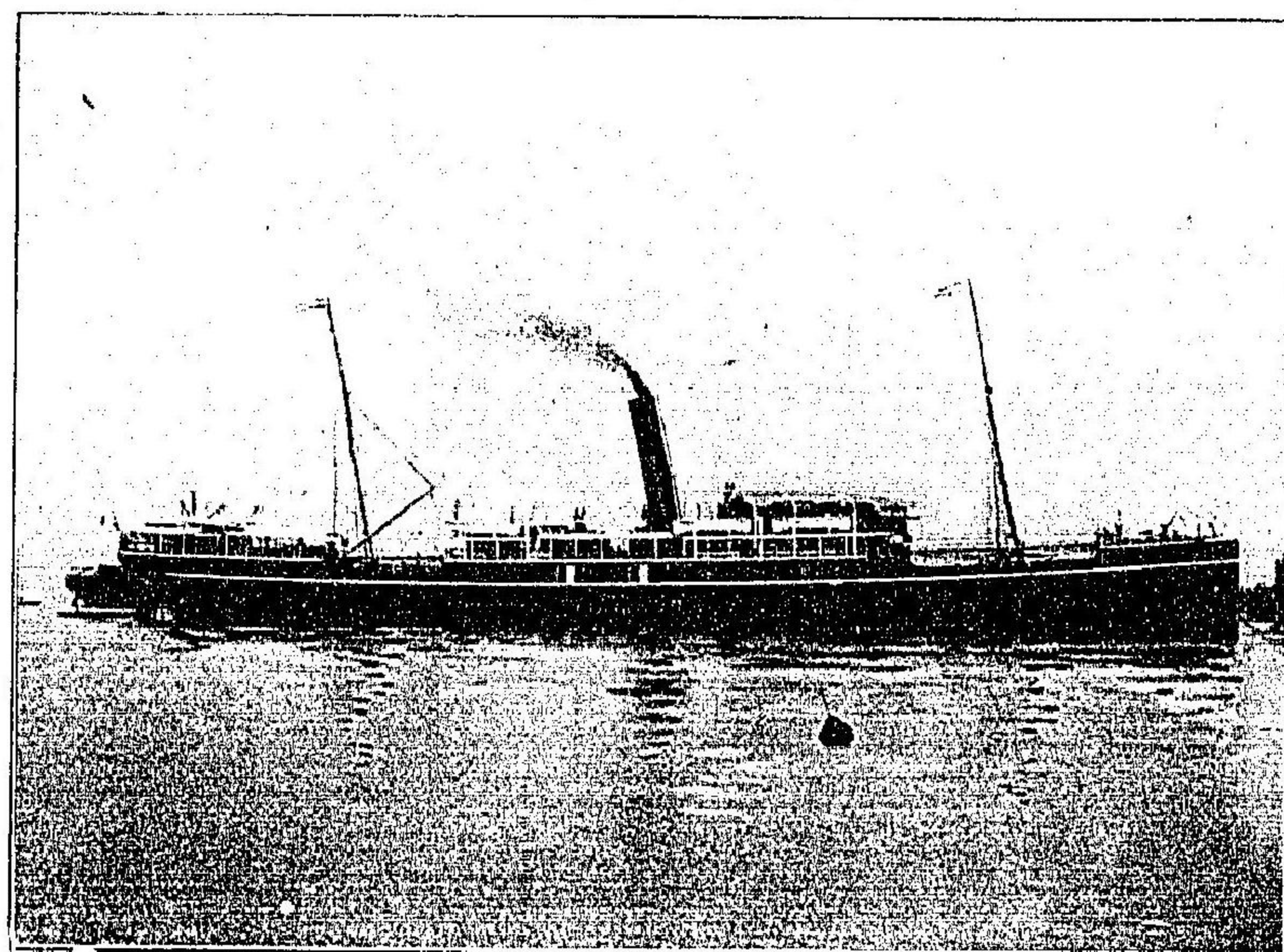
日本郵船株式會社は、戰時中、三十三隻（七萬五千餘噸）の雇入外國船を以て、内地航路を補充し、傍ら孟買航路を一手に擔任し、又上海浦鹽線を香港に延長し、以て外國航路擴張の基礎を強固ならしめしが、戰役の終結と共に、海外航路の

圖六十百第



丸佐士

圖七十百第



丸春日



擴張に力を盡し、二十九年三月十五日、横濱出帆の土佐丸を以て、歐洲航路を開始せり、同年六月には、従來の資本金に、一千三百二十萬圓を加へて、總計二千二百萬圓となし、六千噸雙螺旋速力十四節の汽船十二隻の新造を計畫し、〔内二隻は長崎三菱造船所に、他は英、國造船所に命じ製造せしめたり。〕其竣工の曉には、歐洲に向つて、毎二週一回の定期航路を開かんとせり、其他米國シヤトル航路に對しては、戰時購入船中より、比較的良船三隻を選擇し、二十九年八月一日、神戸出帆の三池丸を初航とし、毎月一回の定期航路を開始し、〔後に至りて、加賀丸等六千噸十五節の汽船に代り。〕また濠洲航路の目的を以て、春日丸、二見丸、八幡丸等〔三千五百噸以の客船製造を英國に命じ、毎月一回の定期航海をなさしめたり、かくて歐米濠三大航路は完成せられ、會社外國航路の基礎は、始めて確立するを得たり、大阪商船株式會社は、戰役前、専ら千噸以下の小形船を以て、主として沿岸航運の任に當りしが、戰時中、四隻の稍、大形の汽船〔舞子丸一三五噸・二見丸九一三噸・舞鶴丸一〇七三噸・須磨丸一三五噸〕を購入、或は製造し、之を軍用に供したり、且戰後海運界の變調に應ず



るの策として、先づ内地臺灣南清の各港間及臺灣沿岸に、定期航海を開始するの目的を以て、同地の實況を調査し、二十九年二月、意見書及請願書を總督府に提出して、前記航路開始の下令を請ひしに、其請を容れられ、初年に於て先づ神戸・沖繩・基隆間の一線を命ぜられ、同年五月一日より、之が定期航海を實行せり、元來臺灣航路は、海上風濤險惡にして、港灣の良好なるもの甚だ少きのみならず、夏季氣候酷熱にして、悪疫時に流行し、其狀況他の航路に比して異なる者あり、隨うて之に使用する船舶も、亦特種の構造装置を要するを以て、同社は、更に資本金を増加し、三百萬圓の巨資を投じ、臺南・臺北・臺中〔各、三百噸餘、速〕・基隆・淡水・安平・打狗〔各、千六百噸餘、速〕の七隻を英國に於て製造せしめ、之が航海に充て、三十年三月、内地臺灣間、臺灣東西沿岸線、基隆支線の定期航路に對し、一ヶ年四十六萬二千二百五十圓の補助を受くるに至れり、これに依て、會社發展の地歩漸く確實なるを得たり、尋で、馬關條約により、獲取せる清國內地航海權を利用するの目的を以て、揚子江航路を創設し、先づ天龍川

丸及大井川丸を以て、上海・漢口間を航行せしめしが、更に特種淺喫水船の製造を計畫し、先づ大元丸〔千六百五十噸、速力十節〕を川崎造船所に製造せしめ、三十二年三月竣工し、同年五月より上海・漢口線と連絡して、その航路を宜昌に延長し、支那内地交通の便利を開き、大に爲す所あらんとしたり、然るに、其下流使用船二隻は到底該航路に不適當にして、利益を増進するに足らざるを以て、之が補助金の増額を遞信省に請願し、其許可を得て、大元丸・大元丸の二隻を新造して、之に代らしめ、以て該航路の設備を完うするを得たり、是に至りて、會社戰後經營の大綱は、略、整頓するに至れり、

小汽船會社殊に個人船主は、日清戰役中は、御用船の目的を以て、又戰後は事業、勃興、物貨流通の世運に伴はんが爲めに、盛んに外國より古船を購入したり、而して戰後に至りて、内國は勿論、北清・韓國に、不定期航海を營み、各自相當の利益を獲得したれば、古船購入の趨勢は、愈、進みて、船舶の増加は益、甚しく、三十年末には、汽船六百二十六隻、其總噸數四十二萬餘に達し、三十六年末



には汽船千八十八隻其總噸數六十五萬餘となり船腹は過剩を告げ何れも所有船舶の運用方に苦みたりかゝる際に當り三十六年の末より東洋の風雲頗る危急を告げ三十七年の春を迎ふるや間もなく日露の開戦となりしかば過剩船舶の需用大に起り船主は愁眉を開くを得たり

日清戦役の結果として新に興りたる汽船會社にして從來既に其基礎を固めたる郵船商船の二會社と覇を争はんとするものあり東洋汽船株式會社是なり其經歷は第七節に於て敘述すべし

日清戦役に伴ひ老船の激増したると御用船の戦役中修理の違なかりしものゝ其解除と共に順次修繕を要するもの多かりしとによりて從來の各船渠は遂かに繁忙の度を増し工事の進捗に遲滞を來し日本郵船會社の如きは二十九年前半期間に於て修理の爲め平均噸數二千三百噸の船舶六隻を全く休船せしめたと同一の結果を生ずるに至れり是に於てか船渠の増設を計畫せるもの續出せしかど經濟界反動の影響を受け創立を遂げざ

りしものも亦尠からず今其確實なる基礎の上に設立せるものを擧ぐれば横濱船渠株式會社浦賀船渠株式會社因島船渠株式會社備後船渠株式會社函館船渠株式會社とす其他株式會社東京石川島造船所浦賀分工場の開設株式會社川崎造船所に於ける船渠開鑿三菱合資會社三菱造船所の船渠増設等は共に船舶修理の設備上一段の進歩を呈したるものと謂ふべし

日清戦役の影響として尙ほ一言すべきは造船材料の供給職工の賃銀等に關することは是なり造船材料の供給については海運界及造船界の急激なる發達に伴ひ政府は筑前國八幡村に大規模の製鐵所を設立するの計畫を立て以て造船材料の供給を自由ならしめんとしたり職工賃銀については戦後我國海事界の狀況は上述の如くなるを以て海員職工等の需用供給其平均を失ひ爲めに賃銀暴騰し戦前に比して殆んど倍増の激變を來せり

第七節 東洋汽船株式會社

東洋汽船株式會社二十九年四月、淺野總一郎の創立に係る淺野回漕部は其前身なりとすは明治二十九年六月



創立せられたり、初め紐育及バツームに航路を開くのを以て、資本金五百萬圓と定めたりしが、爾後更に太平洋上に一航路を起すの要あるを認め、更に二百五十萬圓を加へ、資本金を七百五十萬圓となすの議を決せり、然るに、同年の末に至り、經濟界の狀況は、日清戦役後事業熱の反動を受け、大に萎靡し、株式募集上困難を感ぜしを以て、先づ其最も必要なる太平洋航路に著手し、比較的不急なるものは、順次之を經營し、以て金融の恢復を待つこととなし、資本金百萬圓を減じて、之を六百五十萬圓としたり、かくて社長淺野總一郎は、自から海外を視察し、航路の終點を香港及桑港と定めんとせしに、桑港には太平洋汽船會社及東西洋汽船會社なるものありて、東洋に至る航權を占取するのみならず、太平洋汽船會社は、南太平洋鐵道會社の大鐵路を掌握して、海陸運搬の利を支配せるを以て、容易に東洋汽船會社の提議を諾せず、數回交渉の結果、終に聯合營業の契約を定むるを得たり、依て之に充つべき汽船三隻の製造を英國に委託し、其第一船たる日本丸は三十二年四月、第

二船亞米利加丸は同年三月、第三船香港丸は同年七月に進水し、同年末に至り、何れも本邦に回航せり、而して此三汽船は、本邦に於て、初めて見る所の大客船にして、何れの點に於ても、優等客船たる體裁を具備せるものとす、

會社が、此航路開始の當時は、政府の保護金を得て、満足なる効果を收めたるに、更に一層其保護を確實にする目的を以て、三十一年九月、特定航路の命令を出願せしに、政府は其願意を容れ、三十三年一月より、向十ヶ年間、毎年百餘萬圓の補助金を下付することとなせり、是れに因りて、會社の基礎は、愈々鞏固を加ふるに至れり、

次で會社は、三十三年の末、彼阿會社の客船、ろひら、ろせつたの二隻を豫備船として購入し、香港直隸間の航路を開始し、後ち、ろひら丸を割て、香港馬尼刺間の航海を營みしが、其後、幾許もなくして、之を尾城回漕店に譲與したり、此間に於て、太平洋航路の各汽船會社は、漸く大船巨舶〔「モンゴリア」、「サイベリ」、「ネコタタ」〕を建造するに至りたれば、會社も亦一萬噸の大客船を新造するの



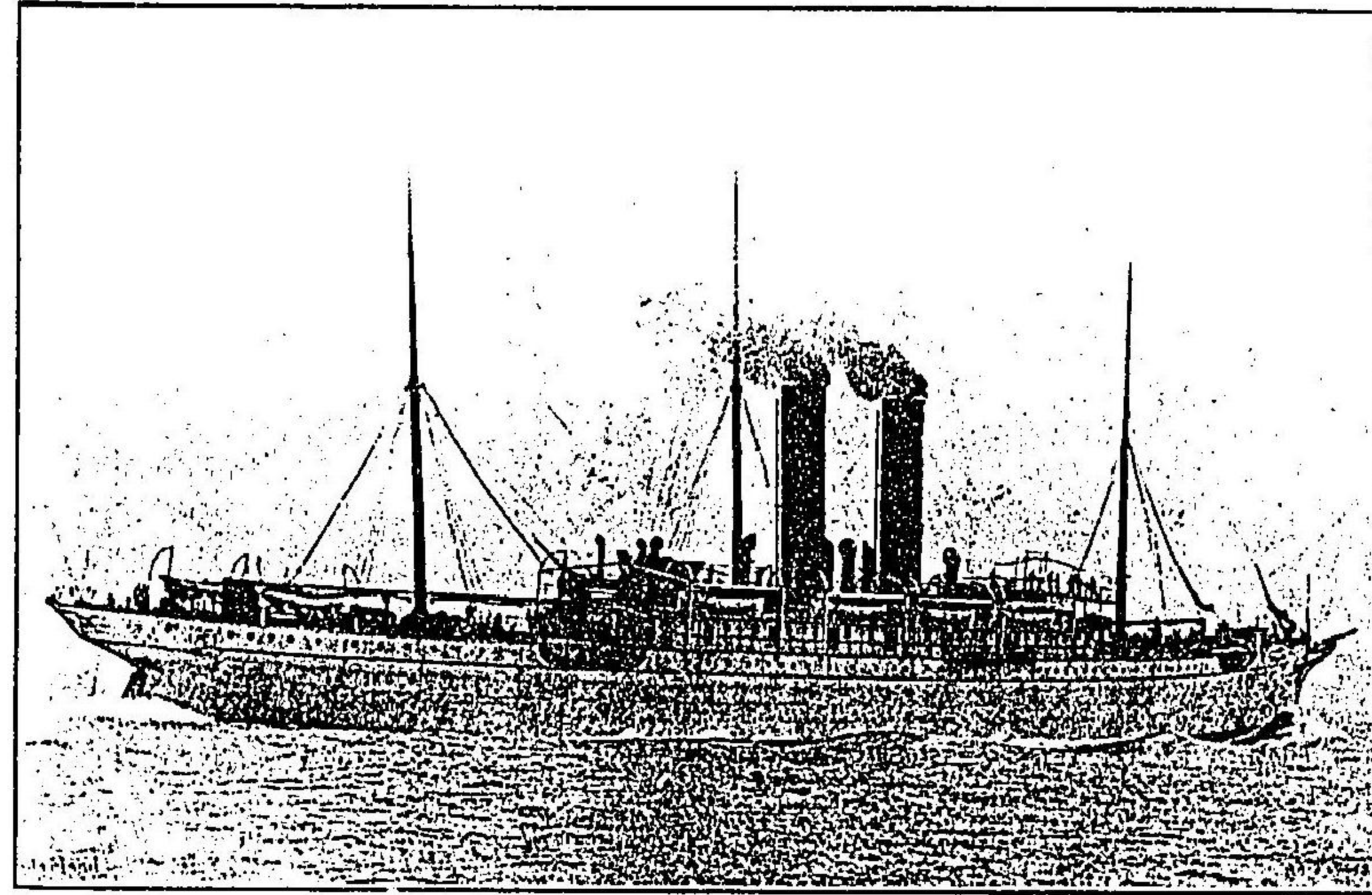
議を建て、三十四年冬、社員を英國に派遣し、其調査に従事せしめたりしが、未だ其實行に至らずして、日露戦役の開始となれり、

日露戦役の終局に蒞み、會社は、豫て計畫せし大客船二隻の新造を實行せんとし、三十八年六月、長崎三菱造船所と、之が製造契約を締結し、又四十年六月、更に一隻の姉妹船の製造を追加契約したり、此三隻の大客船が、太平洋に雄飛し、以て會社の面目を一新するの日は、將に遠きにあらざるべし、

晩近學術の進歩顯著なるに伴ひ、船用機關の改良發達は、實に驚くべきものあり、就中燃料に重油を使用するの一事は、既に研究を遂げ、その石炭に比して優る點多きを認めたり、會社は、こゝに見る所ありて、石油の運搬に従事せんと企圖し、既成石油船二隻を購入し、更に一隻の製造を三菱造船所に委託せり、

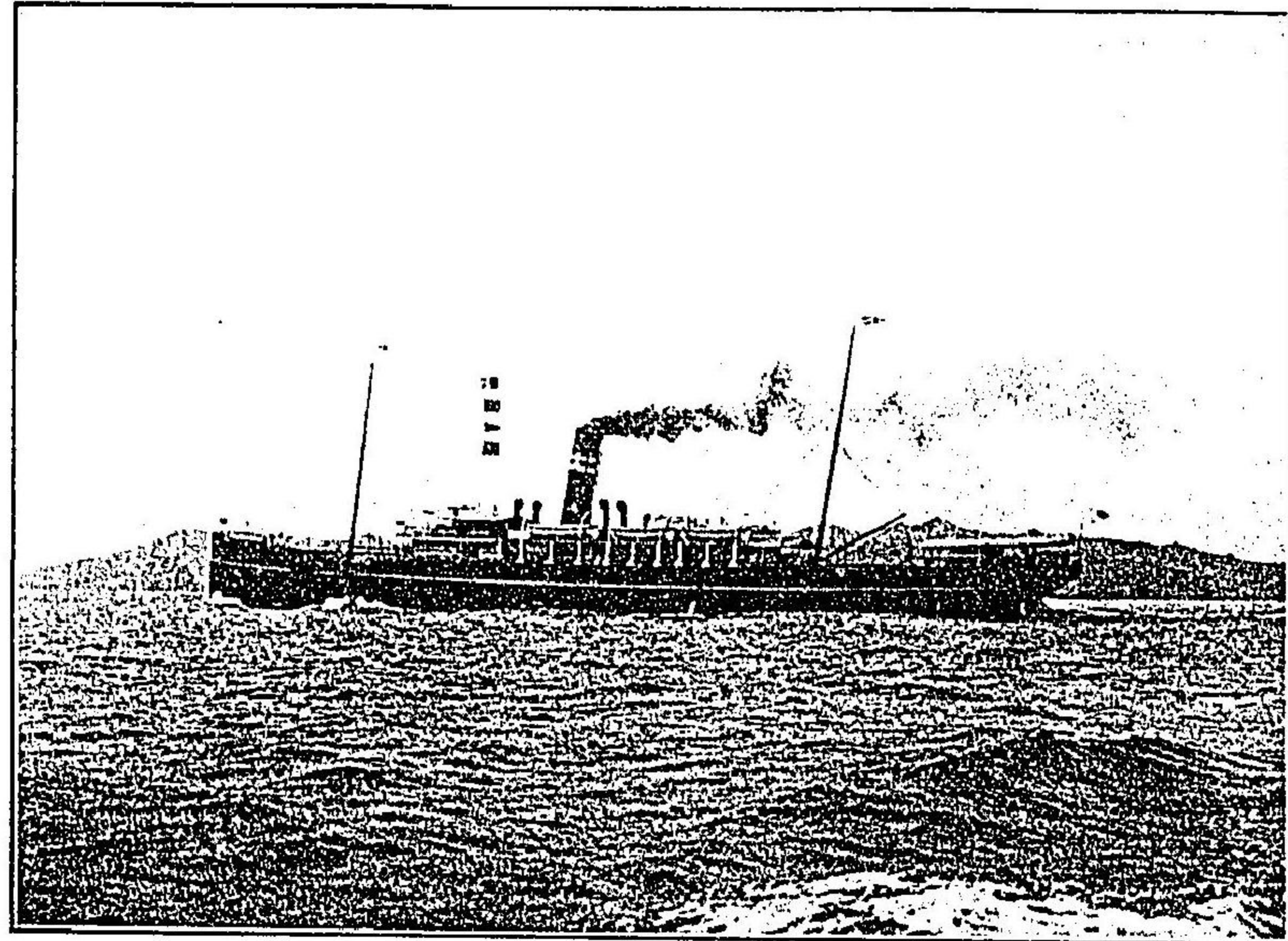
會社開業以來、今日に至るまでの間に於て、時に移民問題、北清事變、日露戦役等の影響を蒙り、消長なきにあらざりしも、每期一割二分の均一なる配當

圖八十百第



日本丸

圖九十百第



日本丸



をなすを得たるは、主として政府保護政策の好良なりしによると雖も、又其事業經營の當を得たるに因らざるは、吾人は會社の前途多望にして、益繁榮ならんことを祈るものなり。

第八節 日露戦役の我海運界に及ぼしたる影響

我國海事の發達は、征臺西南及日清戦役の三大事變に於て、最も飛躍的なりしが、殊に日清戦役後に於ける航運造船の如き、漸く海國の面目を發揮するに至りしことは、第六節に於て一言せしが如し、然るに、三十七年二月に至り、俄然日露兩國間の交際斷絶となりて、本邦汽船の殆ど全數は、擧げて軍事に徵用せられたり、是に於て、日清戦役後十年間經營の結果、漸く其基礎を固めんとしたる諸外國航路は、一方に於ては、之を維持するの船舶に乏しく、他方に於ては、是等の航路は、或は敵國に屬し、或は戦地に接近して危険なりしにより、一時は航海全く杜絶し、恰も日清戦役初期の悲況を再演するが如き状態なりき、是時に當り、政府は復た日清戦役當時の例に従ひ、備外國船の不



開港に出入するを許し、一時此等備船をして、外國航路の維持に従事せしめたるも、制海權の擴張に伴ひ、久しからずして、外國航路は其二三を除き、漸次常態に復するを得たり、當時歐洲線にありては、其使用船十二隻は、何れも六千噸の大船にして、軍隊輸送に最も適したるを以て、悉く陸軍の徵用に供せられ、平和克復後に至りても、尙ほ引續き軍隊の還送に従事し、三十九年三月に至りて、歐洲航路は漸く復舊するを得たり、シヤトル線にありては、日米通商上、其休航に最も不便を感ずるを以て、二ヶ月又は一ヶ月一回の航路を持續し、〔神奈川丸、二〕三十九年一月に至り、全然復舊せり、桑港線及濠洲線は、其使用船舶の何れも快速力を有する客船なるを以て、當時海軍補助の任務に従事したり、之が爲めに、前者は三十八年九月、後者は三十九年二月に至るまで休航せり、孟買線も亦他の諸線と等しく、開戦以來航海を休止せしも、三十九年三月に至り、復舊せり、其他近海線にありても、其使用船は、殆ど全く軍事に徵用せられたりと雖も、概ね外國船を備入れて、定期航海を持續せり、唯清國

内地航路は、中立國の境域内にあるを以て、直接戦局の影響を受くることなく、使用船も亦特種の構造に屬するを以て、軍用に徵せらるゝことなくして、其航路は常時の如く營業を繼續したり、

かくて戦役中、我商船の殆ど全數は、擧げて軍用に供せられ、〔陸軍も多き時は、隻四十四萬九千噸、海軍八十九隻、二十三萬二千八百八十噸、合計二百六十六隻〕たるも、尙ほ足らざるやの感ありしかば、政府は民間の資本家を懲慫して、盛んに外國船を購入せしめ、以て或は軍用に使用し、或は内外航路の杜絶を防がしめたり、〔政府は、日清戦役の時の如く、自ら外國船を購入したること少く、僅に仁川丸、吉之を辨じたり、是れ一面に於ては、日清戦役當時に、而して三十七八兩年中に、外國比して國民富力の増進したるを證するに足らん〕而して三十七八兩年中に、外國より購入したる船舶は、隻數に於て百六十四噸數に於ては約三十一萬三千を算せり、此等船舶は、平和克復後、軍隊の戦地より凱旋したると共に、軍用を解かれたりしが、之と同時に、海軍戦利船の民間に公賣せられたるもの少からずして、我國商船の噸數は、戦前に比して著しき膨脹を示せり、即ち三十九



年の末に於ける商船の数は、汽船千四百九十二隻、其噸數は百三萬四千四百五十六噸なり、

此膨脹せる日本商船は、三十九年冬期海運閑散の際に當り、一時其使用の途を失ふやの疑なきに非ざりしも、戦後經營に伴ふ貿易の増進と、航路の擴張とは、此等多數の船舶を驅つて、或は清國方面に、或は遠く印度南洋米國方面に航海せしむるを得しかば、毫も船腹過剰の聲を聞かざりしのみならず、尙ほ進んで内外造船所に向つて、新造を命ずるもの、相踵いで起り、爲めに内地の主なる造船所は、未曾有の盛況を呈して、到る所船臺充滿の状態を示せり、

是より日露戦役後、我海運の隆盛に伴ひ、主なる航運會社が如何なる新事業を企て、又如何に其營業を擴張せしかについて、少しく敘する所あらんとす、

日本郵船株式會社は、歐洲航路の改良を計り、従來の六千噸形船に比し、噸

數速力其他機裝全般の設備に改善を加へたる雙螺旋貨客船六隻を計畫し、三十九年十月、其内四隻〔加茂丸、平野丸、熱田丸、北野丸〕の製造を三菱造船所に、殘る二隻〔三宮丸、崎〕を川崎造船所に委託したり、而して此等の諸船は、各、總噸數八千六百、實馬力八千、最速速力十六節五にして、四十一年より四十二年に至るまでに竣工の上、役務に就くべき豫定なりとす、

東洋汽船株式會社は、柔港香港線使用の目的を以て、新たに一萬三千五百噸の大型客船三隻の製造を三菱造船所に命じ、其第一船天津丸は、四十年九月、進水の式を擧げたり、此三姉妹船の特色は、新式船用汽機として、近年噴々の好評を博せる、パーソンズ蒸氣タービンを使用したるにありとす、こゝに記念すべきは、該汽船は、一萬噸以上の商船にして、日章旗を揚げたる第一船たるの一事なりとす、同會社は、又戦利船笠戸丸、楠保丸等を以て、南米航路の基礎を建て、更に米國石油運搬用として、石油船二隻〔武洋丸、四千七百噸〕を外國より購入し、尙ほ九千三百二十噸のもの一隻の新造を三菱造船所と契約し



たり、

大阪商船株式會社は其航路多く獨占的ならざりしを以て、戦後膨脹せし社外船の競争を受くること最も激甚なりき、隨うて營業成績不振の苦境に陥りしが、新に活路を開かんとして、三菱造船所及川崎造船所に、六千噸雜貨物船各三隻の製造を委託し、其竣工を告ぐるに、荷米國の新方面(ルシカゴミキ、セント、セントポール鐵道會社と)に、向ひ貨物航路を開拓せんとするの舉に出シカゴミキ、セント、セントポール鐵道會社とでたり、

日露戦役の開かるゝに當りて、日本郵船東洋汽船及大阪商船の三大會社の外なる幾多の小汽船會社及個人船主、即所謂社外船主は勿論、全然斯業に智識なきものと雖も、皆御用船を目的として、續々外國船を購入せり、而して其船舶激増の有様を見るに、開戦前即三十六年末にありては、汽船千八十八隻、六十五萬噸なりしが、戦役終局後三十八年末には、汽船千三百九十隻、九十三萬噸を數へたり、其増加の急激なる、實に驚くべきものあり、かくの如く、我

海運の躍進せるは、豈悦ぶべき現象にあらずや、

日露戦役後に於ける所謂社外船なるもの、狀況を見るに、此等は多く不定期船にして、其大部分は、日本船主同盟會なる團體の下に集り、互に利害を講究しつゝ、ありしが、戦時中焦眉の急需に應ずる爲め、一時の利益を計算して購入したる古船の激増は、戦後忽ち船腹過剩、運賃低落の悲運を致せり、且つ此等船舶は、概して老朽なるが故に、其収入の少きに關らず、修理費は益増加し、殊に船主中、従來航海業の經驗なきものは、愈窮境に陥り、如何ともする能はざるに至れり、此の際に當り、共同經營を以て、大規模の營業に従事し、冗費を節し、彼我經濟相輔け、以て此難關を通過せんとするの活路を開けり、是れ即ち日本汽船株式會社創立の計畫に外ならず、

日露戦役後、我國海運業の發展に伴ひ、汽船會社の新に世に現出せしものは、日清汽船株式會社及上述の日本汽船株式會社なりとす、而して此二會社に關する來歴は、將に第九節及第十節に於て、説明する所あらんとす、



日清戦役後の設立に係る八幡製鐵所は、十年間の経験に依り、漸く造船材料の需要に應ずるに至れり、是時に當りて、日露戦争起りしかば、此事變中は、陸海軍所用の材料を製造し、頗る繁劇を極めたり、之によりて、我國武器の獨立に貢獻せし所少からず、又日清戦役の影響として、我國海員技師及各種の職工の教育養成の途大に開けたりしが、其結果は、日露戦役の時に及んで現れ、十年前の如く、彼等の需用供給に平均を失はずして、戦局を收むるを得たるは、以て我海事界の進歩を證するに足るべし、

第九節 日清汽船株式會社

日清汽船株式會社は、四十年四月の設立に係るものにして、其起因に關しては、既に本章第三節及第四節に一言せしが如し、これより更に進んで其來歴を述べんとす、

清國內地河川航路は、有望なるもの多く、從來英獨兩國の競うて之を一手に掌握せんと苦心せる所なりき、本邦諸會社中、大阪商船會社は、最も早く長

江航路に著目し、大形河川用淺吃水船を使用したり、日本郵船會社も亦マクベーン洋行所有の汽船、其他陸上の設備等を悉く買收し、讓受汽船二隻の外に、更に川崎造船所に於て、將に竣工せんとする大淺喫水船三隻、岳陽南陽及襄陽〔速力十五節〕を以て、此航路に臨めり、また湖南汽船會社は、其上流航路を専らとせる九百噸淺吃水船二隻を使用するの外、當時製造中なりしもの一隻を有せり、此外蘇州杭州及上海間の曳船を專業とし、多數の小蒸氣船を有する大東汽船會社なるものあり、然るに、此等諸會社の分立は、外國競争者の爲めに威壓せらるゝの患なきを保せず、是に於て、日露平和克復後、事業發展の機會を利用し、此諸會社の長江沿岸に屬する營業部を合同し、大に勢力の集中を計るの目的を以て、四十年四月、前記四會社の出資協定額八百萬圓と、新に十萬圓の株式を募集し、合計八百十萬圓の汽船會社を組織するに至れり、

政府は、從來各會社に附與せし補助金を改め、更に新會社に其航路を擴張



せしむるの目的を以て、汽船の總噸數二萬七千以上を備ふること、上海漢口線は毎月九回〔六冬期〕、各船二千噸以上、速力十一節以上、漢口宜昌線は毎月六回〔四冬期〕、各船千五百噸以上、速力十節以上、上海蘇州杭州線は毎月十五回以上、各船八十噸以上、速力五節以上たるべきの命令を發し、補助金年額を八十万圓となし、管船局書記官石渡邦之丞を社長に推し、直ちに營業を開始せしめたり、

#### 第十節 小汽船會社及個人船主の合同計畫

日露戰後に於ける新經營中、其最も大規模に係るものを、日本汽船株式會社とす、抑も同會社の來歴を釋ぬるに、最初は海運上荷主と船主との關係に就き、種々共同事業を改良する目的を以て、日本船主同盟會なるもの團結せられたり、其後二十六年一月、淺野總一郎、馬場道久、廣海仁三郎の發起に依り、之を日本海運同盟會と名づけ、海運業者全體の同盟を作りしが、三十六年に至り、稍其組織を改め、船主を以て正會員となし、回漕業者を準會員と爲すこ

とせり、隨うて其名をも亦日本船主同盟會と改めたり、日本汽船株式會社の設立計畫は、此同盟會の發起に係るものとす、

日露戰役前にありては、船主同盟會に屬する船舶は、約十五萬噸なりしが、戰役に際し、會員中外國船を購入せしもの多く、加之從來海運の經驗を有せざる資本家が、軍用に供するの目的を以て、新に船舶を求め、入會せしもの尠しとせず、之れに因つて、噸數に於て約十九萬を加へたれば、戰後船主同盟會は、三十四萬餘噸を有する一大團體とはなれり、然れども、この増加船舶の實質如何を見るに、概ね老朽の域に達せしものとす、之を詳言すれば、戰役中購入船舶百數十隻の平均年齢は、郵船會社、商船會社、三井物産會社等の買收せし比較的新船を加ふるも、尙ほ十七年餘に當るものとす、故に此等船舶は、其中中八九は、内國航路に踞踏するも、猶激烈なる競争に堪ふる能はず、況んや之を外國航路に使用せんとするに於てをや、其實質に於て、其資本に於て、又信用に於て、到底成算なきこと明なり、果然三十九年冬期に入りて、運賃の低



落は、其極度に達し、海運業者の困難名状すべからず、是に於てか、同會船主の多數は、之れが救濟法として、合同の外途なきを感ずるに至れり、

船主同盟會員岡崎藤吉、岸本兼太郎、尾城滿友、西川莊三等の主唱の下に、男爵澁澤榮一の贊同を得て、所謂社外船を合同し、資本を外國に仰ぎ、更に新造船を加へ、政府の保護を得て、外國航路に向ひ、大に發展を促すの目的を以て、日本汽船株式會社なる新汽船會社は發起せられたり、而してこの事は四十年の初にありて、戦後經營の題目の下に、企業熱の極度に達せる際なりしかば、未だ其發起を發表するに至らざるに、已に株式の申込をなすの盛況を呈せり、是に於て、澁澤男は、先づ船價評定委員を指定し、各船の價格を公平に定むること、資本金を三千萬圓となすこと、少くも三十五萬噸を合同せしむることの方針を立て、四十年二月、船價評定委員として、工學博士三好晋六郎以下五名を囑託し、別に遞信大臣管船局長等の間接なる補助を得て、調査事業漸く歩を進め、加盟を約したる噸數も、亦二十五萬噸を超へ、同會社の前途實

に春海の洋々たるが如き觀ありしに、俄然同年四五月の交に當り、企業熱反動の爲め、株式は暴落し、幾多の新起業は、泡沫の裡に葬らるゝの慘狀を呈したる結果、さしもの大企業たる日本汽船會社も、或は船價の不平を口實として、加盟者の破約となり、或は株式拂込に應ぜざるものありて、こゝに一頓挫を來したるは、洵に遺憾に堪へざるなり、

#### 第十一節 帝國義勇艦隊の建設

日露戰役中、戦時補助船舶として、高速力のもの乏しかりしは、事實にして、國民の遺憾とせし場合少からざりき、蓋し快速の船舶を有せしならんには、浦鹽艦隊の横行を防止し、常陸丸、金州丸等の慘厄を免かれたるや必せり、是に於てか、帝國海事協會は、國民の義憤に訴へ、汎く義捐金を全國に募集し、平時にありては、旅客船となり、有事の際には、假裝巡洋艦となるべき兵商兩用の船舶、即ち所謂義勇艦なるものを建設し、以て我國の富強を扶けんとの企圖を起せり、此舉頗る時勢に適中し、奮て之に贊同するもの多く、争うて、義金



募集に應じたる結果協會は、三十九年五月、義勇艦第一船さくら丸の製造を三菱造船所に委託し翌四十年には、第二船うめか香丸の製造契約を締結したり、此種船舶の海上に日章旗を翻すの日は、即ち我國民に充溢せる義勇奉公の精神が凝結し、化して物質となり現はるゝの日なるべし、

第十二節 統計

本章の終に、茲に四十年末（航路等に關するものは、四十年十一月十五日調、船内）外命令航路登簿船等に關する二三の統計を掲げ、我國海運現況の一斑を示し、讀者の參考に資せんとす、

逕信省命令航路

線 路 [歐洲線、シヤトル線、桑港線、濠洲線、清國航路] 八 線

寄港補助

寄港地 [木浦、釜山、仁川、鎮南浦、安東縣、元山、城津、鏡城、雄基] 十一港

地方廳命令航路

官 廳 [北海道、鹿兒島、東京府、沖繩、島根、北海道、航路、小笠、原、各離島、小笠、原、各離島、沖繩、先島、伊豆、諸航路、隱岐、及、各離島線、岐] 八 線  
噸數船 一、五七四隻  
總噸數 一、一〇九、四四四噸  
船數 [帆] 四、二一〇隻  
總噸數 三、五五、三三八噸  
噸數船 五、七八四隻  
合計 一、四六四、七八二噸

石數船

船數 一、一六八隻  
積石數 四、四二、三九九石  
二隻以上の船舶を有する船主 八八二名



以上の数を以て之を明治初年の統計が三十五隻、一萬五千餘噸なりしに比し、尙ほ又其れより六年前に溯り、文久二年に、長崎の一人入來屋重平が、初めて汽船一隻を購入し、商估にして、蒸氣大船を所持せしもの、嚆矢と呼ばれし時代に比すれば、僅々半世紀に足らざる短期間に於て、我海運界の遂げたる發展の顯著なると、實に駭くべきものあり、是れ即ち航運業に従事するもの、熱心と、政府獎勵法の宜しきを得たる效果に外ならざるものとす、我海運界の發達は、上述の如く、顯著なるは疑ふべからざる事實なり、と雖之を以て、歐米先進國に比する時は、我の彼に及ばざること猶ほ遠きを知るべし、請ふ左表について之を見よ、

明治四十年(西曆千九百零九年)に於ける列國所屬船舶隻數及噸數表

國名	汽船隻數	汽船噸數
英吉利	九五一	一七〇〇一、一三九
獨逸	一七三	三七〇五、七〇〇

亞米利加	一五七七	三一六〇、八九五
佛蘭西	八〇九	一、二八四、三六八
那威	一一八一	一、二六四、〇〇〇
日本	八二九	一、〇六八、七四七

但し、この表は、英國、ロイド社の調査によるものにして、百噸以上のものゝみを數へたり、この中日本所屬の船數及噸數の、上に掲げたるものと相違せるは、彼は二十噸以上のものにかゝり、此は百噸以上のものゝみに止まるによる、

吾人は尙一層の奮勵を以て、我海運界の發達を期せざるべからず、先哲の言に、海上權を握るものは商權を掌り、商權を掌るものは世界を御すといへる者、洵に宜なりといふべし、

第二百十圖は、明治初年以來各年末に於ける登簿汽船隻數及噸數増加の狀を示すものにして、十八年、二十七八年、及三十七年以降に於て、急激なる増



加を見るは、共同運輸會社の創立と、日清及日露戰役の結果に外ならず、  
 第百二十一圖は、帆船隻數及噸數を示すものにして、漸次増加の狀を知る  
 に足らん、而して二十一年以降二十九年に互り、帆船の減少せるは、船體檢  
 査の煩を厭ひて、合の子船の増加せる反動に過ぎず、又三十一年に至り、激増  
 せるは、石數船に檢査法を適用せる結果、西洋形帆船の増加せると、不登簿船  
 の登録せられたるもの多きに由れり、  
 第百二十二圖は、石數船増加の狀を圖示せるものとす、而して三十一年以  
 降、稍石數の減少せるは、前記檢査法改正の結果、合の子船の製造減少せるが  
 故なり、

圖 十 二 百 第

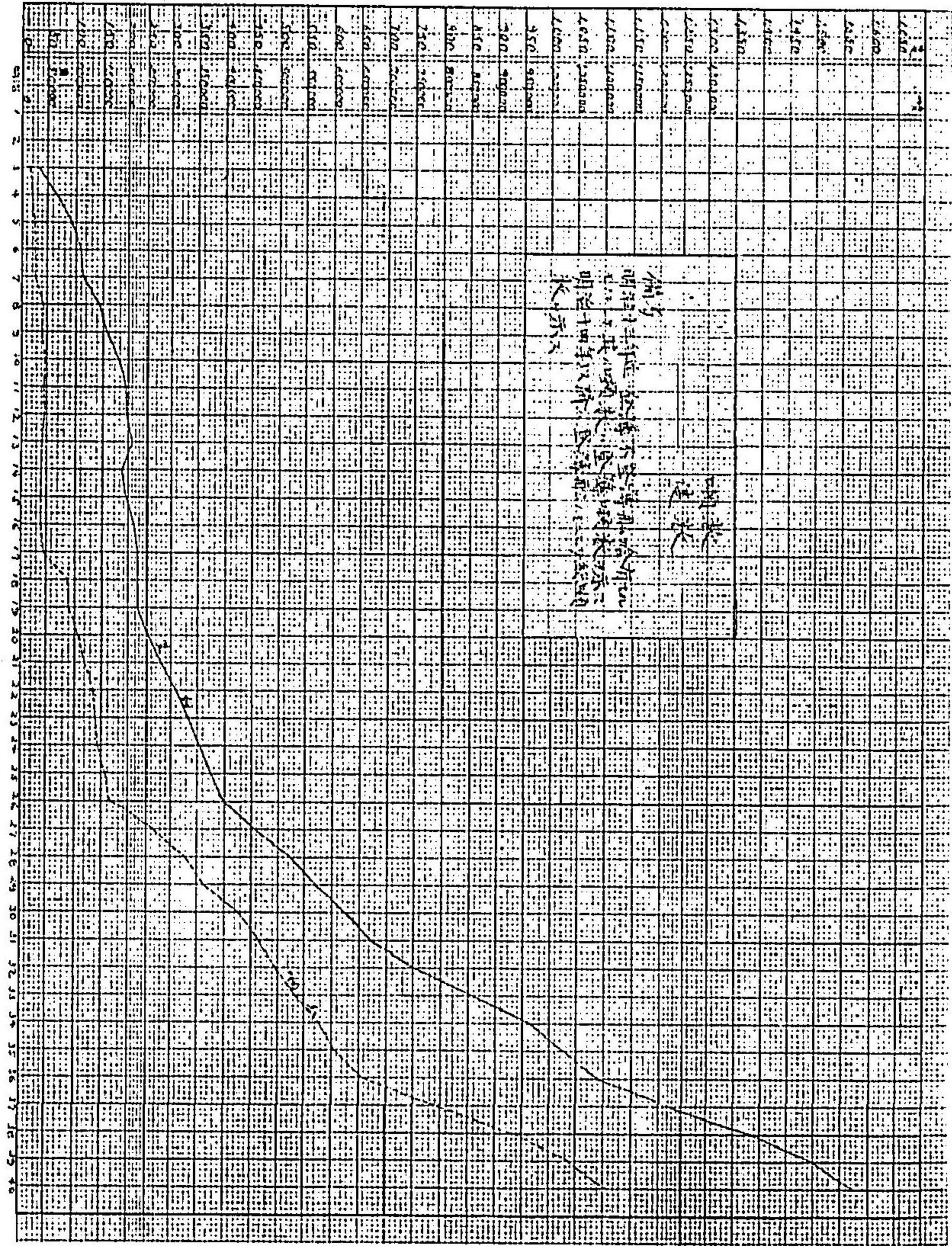


圖 計 統 數 隻 及 數 噸 船 汽



圖 計 統 數 隻 及 數 噸 船 帆

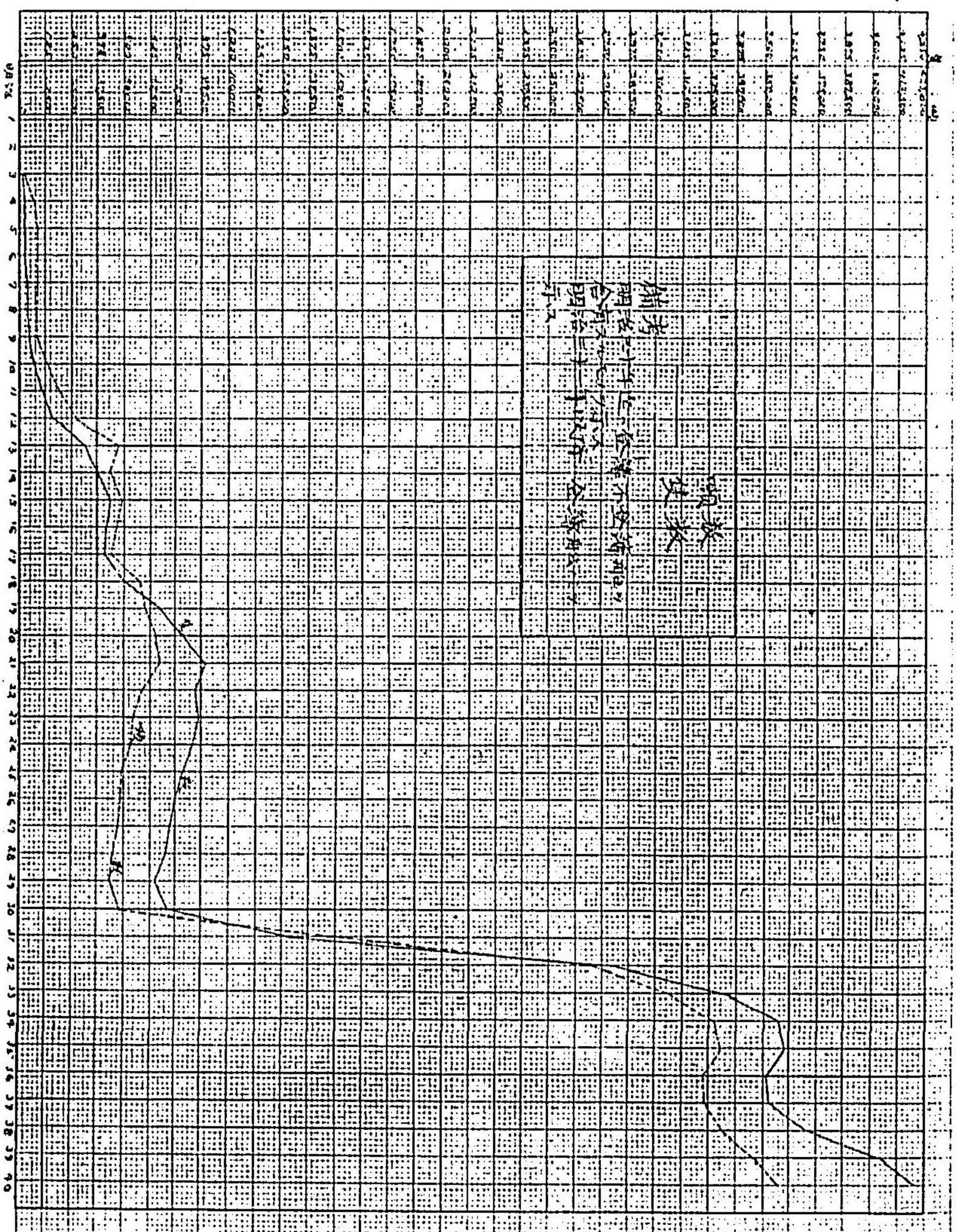
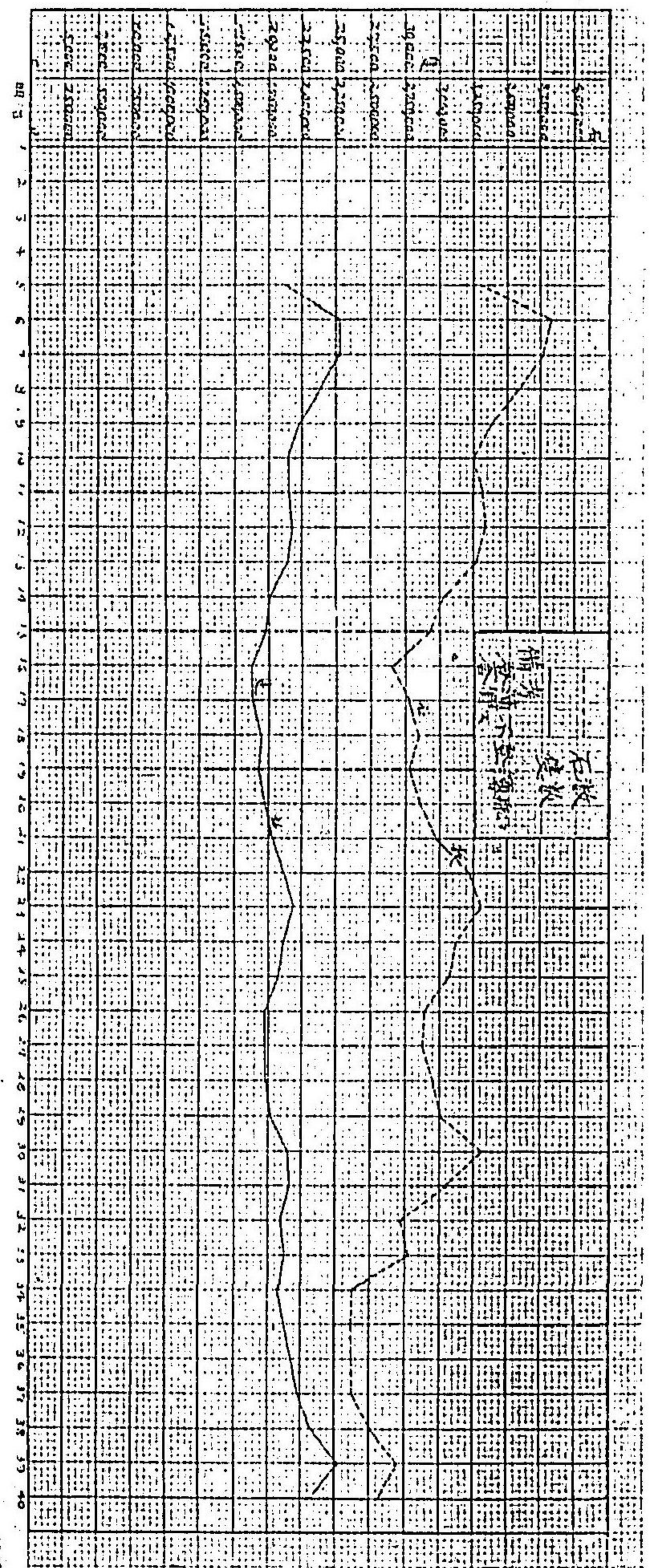


圖 一 十 二 百 第





石船數及隻數統計圖



## 第二章 造船業の進歩

### 緒言

古來我國に於ける造船業が、海運業に伴ひ、盛衰消長を同じうしたることは既に第一編に詳論せるが如し、唯明治初期に於ける西南役、臺灣事變、殊に二十七八年日清戦役の後に於ては、海運業は飛躍的發達を遂げたるに拘らず、造船業は之れと歩調を共にせざりき、今少しく其理由を説明せん、蓋昔時の船舶は、木造のものにして、多く直材を用ひたりしが故に、國內に於て、其所用材料の需用に應ずること容易なりしも、開國以來、西洋形船舶を模造するに及び、船首材及肋骨等に曲材を要するもの多きに及びしたため、漸次適當の材料に拂底を告げたり、明治十六年、長崎に於て、小菅丸を製造せし時の如き、既に造船材料の缺乏を感ぜり、然るに、當時歐米先進國の實況を見るに、木船製造は漸く衰微して、鐵船之に代り、ついで鋼船製造勃興して、造船業は一大



革新の氣運に向ひしが本邦に於ても亦恰も木材の缺乏せる時に際し、鐵鋼の如き、優秀なる造船材料の世に現出したるによりて、造船術は爲めに一變するに至れり、然れども、此種の新材料は之を歐米諸國に求めざるべからざるを以て、その價額不廉〔原價に輸入税運賃保〕なるのみならず、我邦人の未だ此新工業に熟練せざるによりて、我造船業は、到底西洋のそれと相角逐すること能はず、故に明治初年より、日清戰役前後に至るまでの間は、我が造船界は、頗る不振の狀況に陥り、當時海運業發展の用に供したる船舶は、大概之を外國より購入したり、而かも、日清戰役の際に買収せしもの、多くは老朽にして廉價なるものなりしを以て、我海運業は、盛大の域に達したりと雖も、造船業は之に隨伴すること能はざりしなり、

發布し、之に依りて、先づ船舶の改良を計り、既設外國航路を擴張し、尙ほ進んで新航路を開始し、以て諸外國との競争場裡に立ち、平時商船の維持に務めんとしたることは、既に前章に於て述べたるが如し、

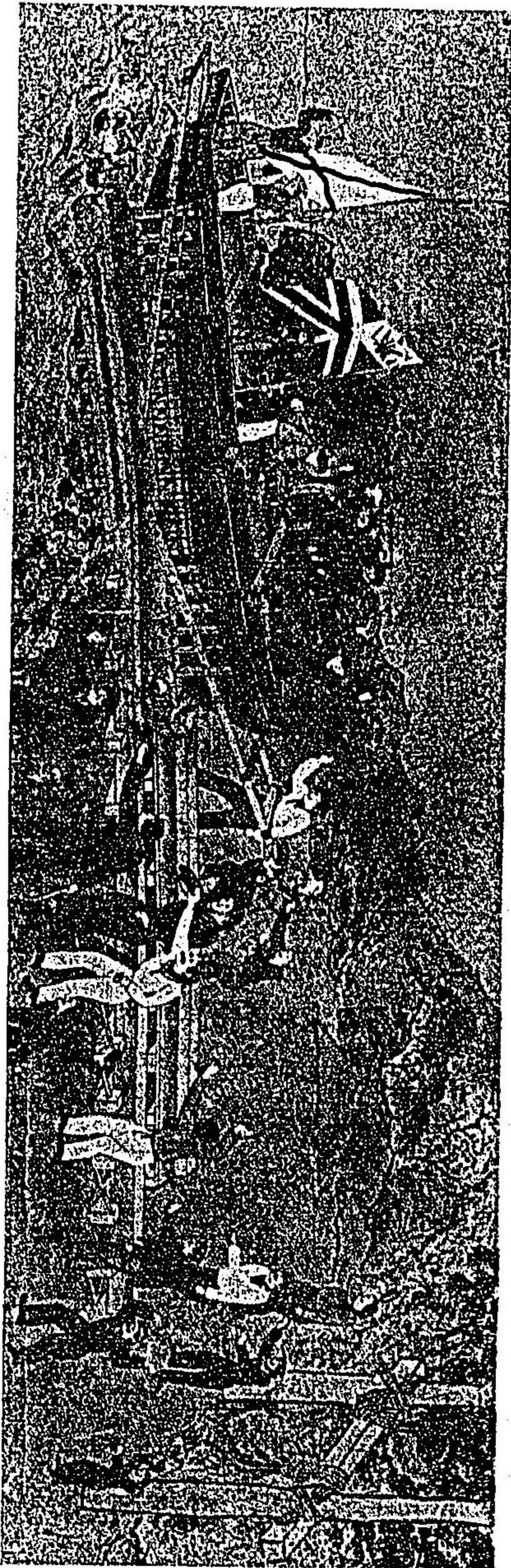
造船及航海獎勵法は、漸く其功を奏し、爾來、我造船業は、大進歩を遂げ、國の内外を問はず、其信用を博するに至りたれば、我船主は、特別の事情あるにあらざるよりは、決して商船を外國に於て製造せしめざるのみならず、遂には、却て外國より艦船の製造を委託せらるゝに至れり、殊に日露戰役後に於ては、我國權の伸長に伴ひ、海運業は大發展をなし、隨うて造船業は、未曾有の繁榮を來し、到る所工事充滿して、顧客を謝絶するが如き光景を呈するに到りしは、洵に吾人の愉快に堪へざる所なりとす、

概近我國造船業の如上の發達進歩を遂げたるものは、主として政府獎勵保護の效果なりと雖も、其一方に於て、之に興かりて力ありしものは、大阪商船株式會社、及日本郵船株式會社なりとす、就中大阪商船會社は、其業務擴張



の際、適に鐵船及鋼船製造法輸入せられたるを以て、率先して、其船舶を内地の造船所に製造せしめ、之れに依りて、技師職工の技術練磨に資したるの一事は、本史に載せて、永く記憶に印すべきものとす、又日本郵船會社の斯業發達に盡したるの功も、亦決して大阪商船會社に譲らず、唯此二會社の奏したる功績の等差は、其船舶の大きさと製造時期にあり、即ち大阪商船會社は、鐵船及鋼船製造業の初期に際し、大ならず又小ならざる恰好の船舶を要せしにより、之を國內造船所に命じ、以て斯業の發展を扶けたるに、日本郵船會社は、常陸丸を首め、噸數の大なるものを製造せしめ、之によりて、更に一層の進歩を促し、以て我國造船業者をして、歐米先進國の同業者と伍を同じうするに至らしめたるなり、

此二會社と共に、我國造船業の發達を助長せしもの少からず、就中最も顯著なるものは、三菱合資會社なりとす、其三菱造船所に於て、日清戰役前に建造せし船舶は、一千噸前後のものなりしに、該會社は、一躍して六千餘噸の常



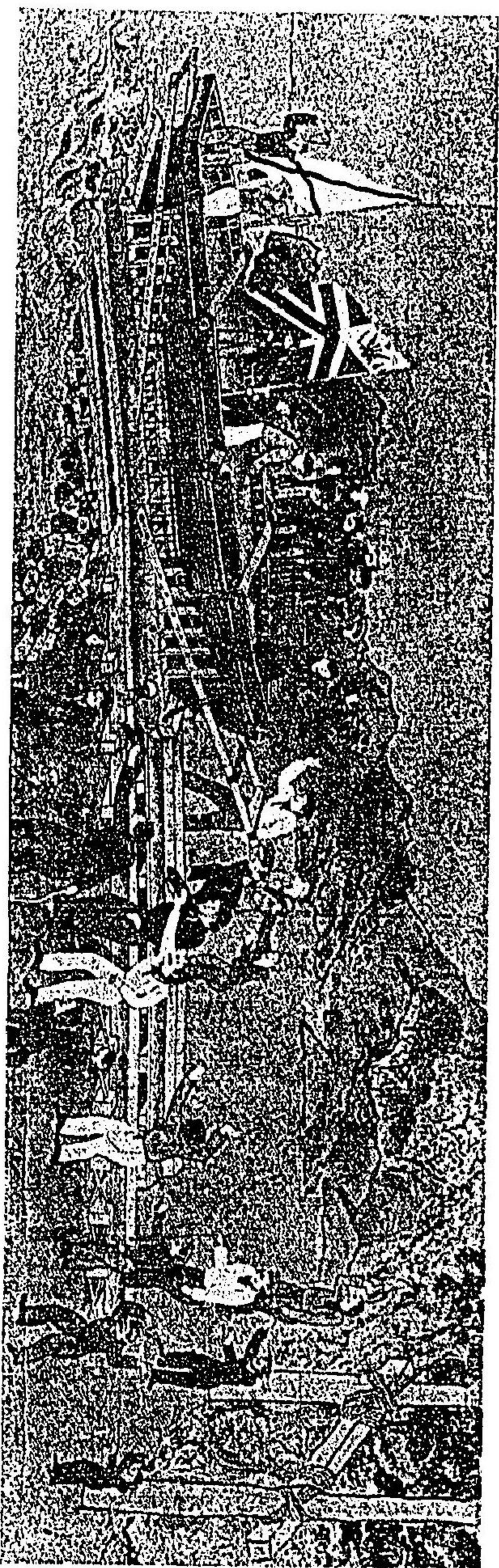
圖參拾貳百第

景光の式水進「ナ」コシ「船」露



の際適、我國に鐵船及鋼船製造法輸入せられたるを以て、率先して、其船船を内地の造船所に製造せしめ、之れに依りて、技師職工の技倆練磨に資したるの一事は、本史に載せて、永く記憶に印すべきものとす、又日本郵船會社の斯業發達に盡したるの功も、亦決して大阪商船會社に譲らず、唯此二會社の奏したる功績の等差は、其船船の大きさと製造時期にあり、即ち大阪商船會社は、鐵船及鋼船製造業の初期に際し、大ならず又小ならざる恰好の船船を要せしにより、之を、國內造船所に命じ、以て斯業の發展を扶けたるに、日本郵船會社は、常陸丸を首め、噸數の大なるものを製造せしめ、之によりて、更に一層の進歩を促し、以て我國造船業者をして、歐米先進國の同業者と伍を同じうするに至らしめたるなり、

此二會社と共に、我國造船業の發達を助長せしもの少からず、就中最も顯著なるものは、三菱合資會社なりとす、其三菱造船所に於て、日清戰役前に建造せし船船は、一千噸前後のものなりしに、該會社は、一躍して六千餘噸の常



圖參拾貳百第

景光の式水進「ナ」コ「シ」船露



陸丸をこゝに製造し、以て我造船界の一大記録を作りたるのみならず、従來日本人に大船建造の技倆なしと輕侮したりし歐米人の迷夢を破り、世界を驚倒せしむるの快舉に出でたり、而して其社長男爵岩崎久彌は、此劃期船を製造するに當り、拾萬圓内外の損失を甘んじて、此美事を遂行せしめたるの一事は、到底普通營利業者の企て及ぶ所にあらず、吾人は我造船界の爲めに、此舉を贊し、併せて該社長の義俠心に向つて、感謝の意を表するものなり、

第一節 木船

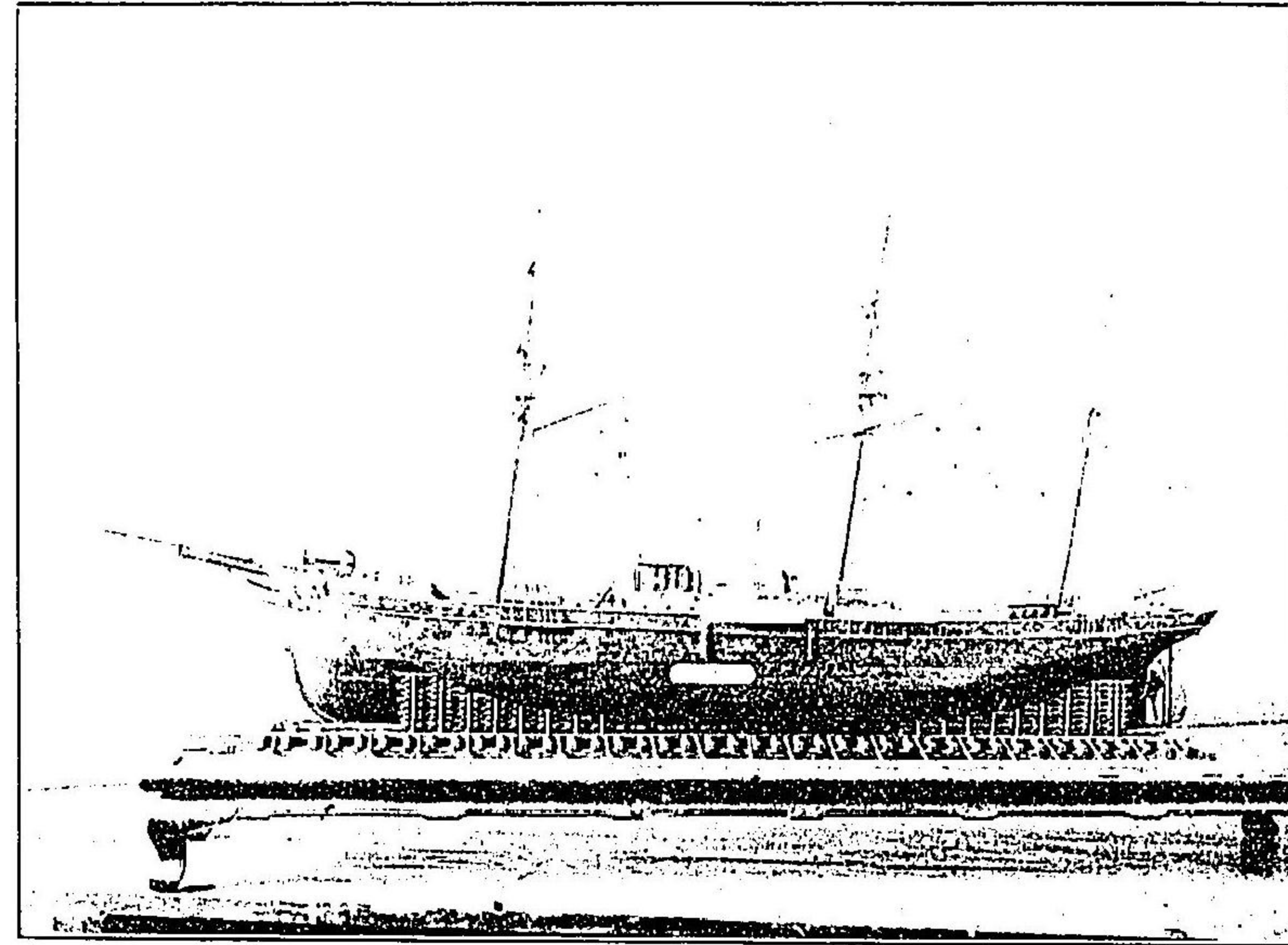
幕府は、大船製造禁止の令を解て後、安政元年五月、自ら率先して、相模浦賀港に於て、西洋形船に模擬して、鳳凰丸〔長二五間、幅五二間〕〔第十八圖〕を建造し、尋で國內各藩に、西洋形船の製造を獎勵せしも、二百有餘年間、外界の刺撃を受けざりし我造船業者は、大船製造の技術に暗く、唯僅に外觀に於て、西洋式を模倣せるに止り、船體要部の構造に至りては、毫も在來の大和形船と異なることなく、頗る脆弱不完全たるを免かれざりき、然るに、第一編に述べたるが如く、



安政元年露西亞人が伊豆國君澤郡戸田の地を相し、シヨナと命名せる二櫓「スクーナ」を造るに及んで、我船匠は始めて正式の造船術を實驗するの好機會を得て、龍骨及肋骨等を用ひて、船體を組立つること、及び木材の嵌接釘著法等を傳習せり、第百二十三圖參照、後幕府は、此等の船匠に命じて、更に同形の帆船六隻を、戸田及石川島に於て製造せしめ、之を君澤形〔長八十一尺二寸、深九尺〕〔附圖第二十二圖〕と稱し、各藩に貸與して、西洋形船の模範を示せりと云ふ、而して其一隻たる帆船蜻蛉丸は、明治二十年度迄、我船籍に存在せり、

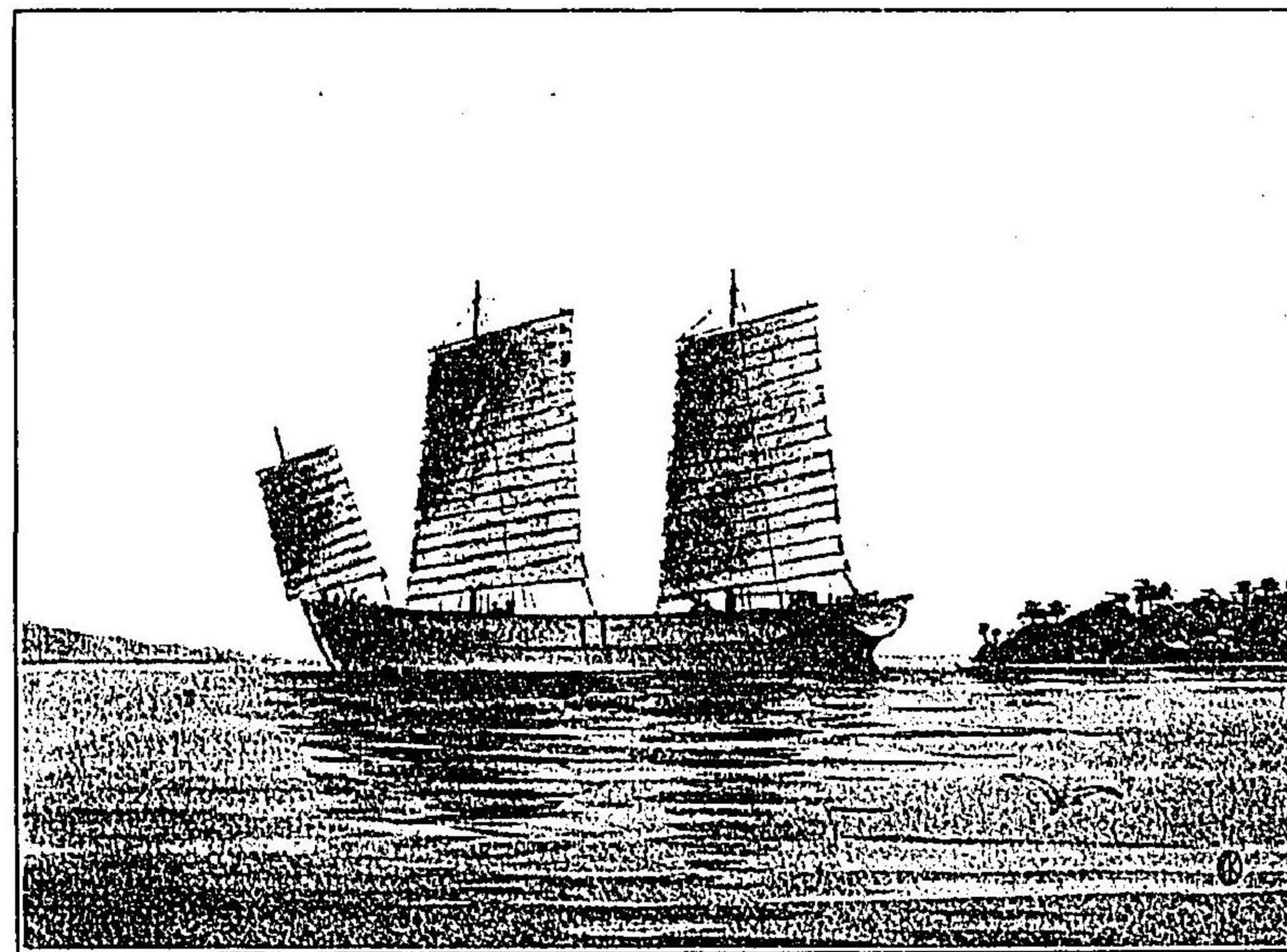
斯の如く、露人造船の舉と、長崎製鐵所に於ける和蘭人の傳習とに由りて、木船製造術は、漸く我國に普及せられ、文久元年に至り、幕府は石川島に於て、本邦人のみに依りて、軍艦千代田形の新造に著手し、同三年を以て進水せり、是れ本邦製造の木造蒸氣船の嚆矢なりとす、尋で、幕府は長崎製鐵所の損失に鑑み、深く工場維持の策を苦慮し、佛人の提議を容れて、先づ小形汽船のみを試製し、技術の習熟するに及んで、漸次大船を建造するの方針を採り、石川

圖四十二百第



丸 菅 小

圖五十二百第



(のもるす用使てに方地州九及國中)船子の合



島に於て、小形汽船數隻を新造し、之を民間に拂下げ、一は以て汽船の效能を知らしめ、一は以て製鐵所造船所等の經費補助の費途に充つるの舉に出でたり、

明治維新以來、政府の保護獎勵に依り、木船製造術は、漸次進歩の域に達し、從來沿岸回漕に使用せられし大和形船は、漸く廢れて、西洋形船之に代るの傾向となりしも、新に輸入せられたる汽船に至りては、一般の船主及船員は、其操縦に暗く、隨て之を新造するもの少し、明治三年より、同十七年に亘り、内地に於て新造せられたる登簿木船約八百隻中、汽船は其三分の一に過ぎず、之を噸數を以て比すれば、總噸數六萬六千餘噸中、汽船は一萬六千餘噸にして、僅に其四分の一に當れり、加之、我國の大木船を建造するの良材に乏しきと、當時歐洲諸國に於て、木船の衰微に歸せしとによりて、是等の船舶も、悉く小形にして、五百噸を越ゆるものなし、唯此間にありて、稍世人の注意を惹きたるは、長崎工作分局が、共同運輸會社の注文に依り、數年の久しきに亘りて



建造し、明治十六年三月進水せる小菅丸（總噸數一四九六、第三表參照）第二百二十四圖附圖第二十三圖あるのみなり、本船は、當時我國に於て製造せられたる未曾有の大船にして、其構造設備の完全なる、我木船中最も顯著なるものなりき、

是時に當り、政府は、西洋形木船の構造堅牢にして、操縦に便なること、到底在來の大和形船の比にあらざるを認識し、西洋形船普及の趣旨を以て、明治十八年七月布告第十六號により、廿一年一月以降、國內に於て、一般に大和形五百石積以上の船舶製造禁止の令を發布し、尙斯業獎勵指導の目的を以て、諸外國の例に倣ひ、明治十七年十二月、西洋形船検査規則を制定し、海上運輸の安全を計れり、然るに、舊慣を墨守せる多數の船主船匠は、此検査法を利用するの能力に乏しく、徒に其煩を厭ひ、實質に於て、西洋形木船の長を探り、唯其外觀に於て、日本形船に類似する所謂合の子船（第百二十五圖）なる特種の折衷式木船を製造するに至れり、

爾來此種の木船著しく増加するの傾向ありしかば、政府は之を撲滅する

の目的を以て、明治二十四年、帝國議會に帆船検査廢止の法案を提出せり、蓋し其趣旨たる、當時の船主船匠等が、厄介物視せる検査を廢し、西洋形帆船の製造を自然の發達に任せんとするにありしも、帆船検査を廢止せば、一般に粗悪なる船舶の製造を見るに至らんとするの理由の下に、議會の協賛を得ること能はざりき、然るに、合の子船の製造は、年と共に益増加し、沿岸の航海業に従事する小帆船の大多數は、皆合の子船たらんとするに至りしを以て、政府は、終に是等帆船に對しても、定期に検査を行ひ、相當の取締を加ふるの必要を認め、明治二十九年、船舶検査法を發布し、積石數百五十石以上（後ち之を二百石以上と改む）の大和形船にも、検査を執行するに至れり、超えて三十三年十二月、木船検査規程を發布して、木船構造に關する標準を定め、以て木船の改良を企圖せしに、其效果頗る顯著にして、漸次完全なる木造帆船の新造を見るに至れり、歐米の造船業者は、數十年來、鐵若くは軟鋼を造船用材に充て、木船は唯特殊の用途に供せらるゝのみにて、一般商船としては、之を顧るものなかりし



も、我國は未だ鐵鋼材の供給便ならざるを以て、小形商船の製造には、猶木材を用ふるを利益とせり、故に木船の製造は、依然として衰へず、現今本邦内に存在せる二百有餘の造船所中、屈指の新式工場五六を除けば、殘餘は皆木船製造にのみ従事し、木船は我國毎年新造船中の大部分を占めたり、(第百七十六圖參照)然れども、輓近造船用良材は、益缺乏を告げ、其の價格著しく騰貴せしを以て、漸次鋼船の需要を増加せんとする傾向あり、而して、品川に於ける緒明造船所が、近年に至るまで、大形木造汽船第二十五觀音丸(總噸數一五二噸、六三十四年進水)、第二十六觀音丸(總噸數一六三噸、三十五年進水)、第二十七觀音丸(總噸數一八七噸、三十八年進水)、第十二觀音丸(總噸數九八五噸、三十九年進水)等を製造せるが如きは、蓋し例外と謂ふべし、斯の如くにして、我國の木船製造は、五百噸以下の小船に留まり、大形船舶は總て鋼製となり、漸次泰西の新技术を採用し、進で本邦特有の船舶を製造し得るの氣運に向へり、

第二節 鐵船及木鐵交造船

明治初年より同二十七八年の頃に至る間、我造船界の不振なりしは、木船製造に適材なく、又鐵船製造に、其設備と、此新工業に熟練なる職工なきに原因するものとす、故に此期間に於て、我海運業發展に供用せられたる船舶は、殆ど全く海外より購入せられたり、  
歐米先進國は、漸次木船を廢して、鐵船を以て之に代へ、又鐵船より鋼船に移りたれば、我國に於ても、亦同一の軌道を履み、十六七年頃より、二三の主なる造船所は、相前後して、鐵船製造の新事業を開始せり、故に輓近本邦に於ける造船業の秩序的發達は、其の端を釋ぬれば、まさに十六七年の頃にあるべしと雖も、其以前に於て、既に二三の鐵船の製造せられたるものあり、今其記録に存するものを擧ぐれば、左の如し、

明治四年、新潟税關が、佐渡國夷港に於て建造したる新瀉丸(長八二尺、幅一噸數六四、公噸馬力一〇)は、我國に於ける最初の鐵船なるもの、如し、然れども、同船は其設計を海外に仰ぎ、本邦に於ては、單に其組立を爲したるに過ぎざりき、



同五年、大阪川崎新田に於て製造したる興讚丸（公稱噸數一七一）は、普通貨客の運漕に従事する目的に出でたり、蓋し是れ内國鐵製商船の嚆矢なりとす。同六年、東京築地に於て神戸丸（後電信丸と改む、長一八尺、幅一四尺、深一四尺、六總噸數二五一）と稱せし旅客汽船を建造し、大阪を基點とし、瀬戸内海交通の用に供せり、本船は鐵製なると、速力の輕快なりしとによりて、當時世人を驚嘆せしめたりと云ふ。

明治の初、レーマン、ハートマン商會は、獨逸より小鐵製汽船三隻の船材を輸入し、大阪に於て之を組立て、「アドラー」「ワシヨー」及「ベルリン」（後福山丸と改む）と命名せりと云ふ。

明治十四年、阿波國徳島に於て、効鐵丸と名づけられたる百八噸の鐵製汽船を製造せりと云ふ、爾來鐵船の製造せられたるものあるを聞かず。

以上は、明治初期に於ける我國鐵船製造の實況にして、其微々たるの狀殆ど論ずるに足らず、而して其秩序的發達を現すに至りしは、十七年以降にして、此發達を、其初期に於て扶けたるは、大阪商船株式會社にして、次で一躍し

て世界的進歩を促したるは、日本郵船株式會社及三菱合資會社なりしことは、前段既に一言したるが如し、此三會社が、造船業發達に資したる事蹟の顛末は、最も興趣に富めるを以て、以下項を逐うて、各社が貢獻せし點を示して之を表彰せんと欲す。

十七年二月、神戸小野濱造船所に於て、朝日丸（長六二尺、幅二二尺、深一九尺、總噸數四九六噸、成冷汽機、公稱馬力）第百二十六圖附圖第二十四圖進水せられたり、同船は西京の一豪商の注文により、該造船所に於て、同所主キルビーの手に依りて製造中、キルビー死し、尋で、該造船所の主權海軍省に移轉したるにより、同船も亦海軍省の手にて竣工し、後大阪商船會社設立の際、同社の所有に歸し、瀬戸内海の使用に供せられたり、而して其成績頗る良好にして、初航海に於て、既に高評を博し、船主は、各地より多數の祝電に接し、當時の人心に多大の感動を與へたり、是より先き、キルビーは、大津長濱間の琵琶湖航行に使用すべき鐵製雙螺旋汽船二隻を造り、大津湖畔に於て之を組立たりと云ふも、其年代船名等に

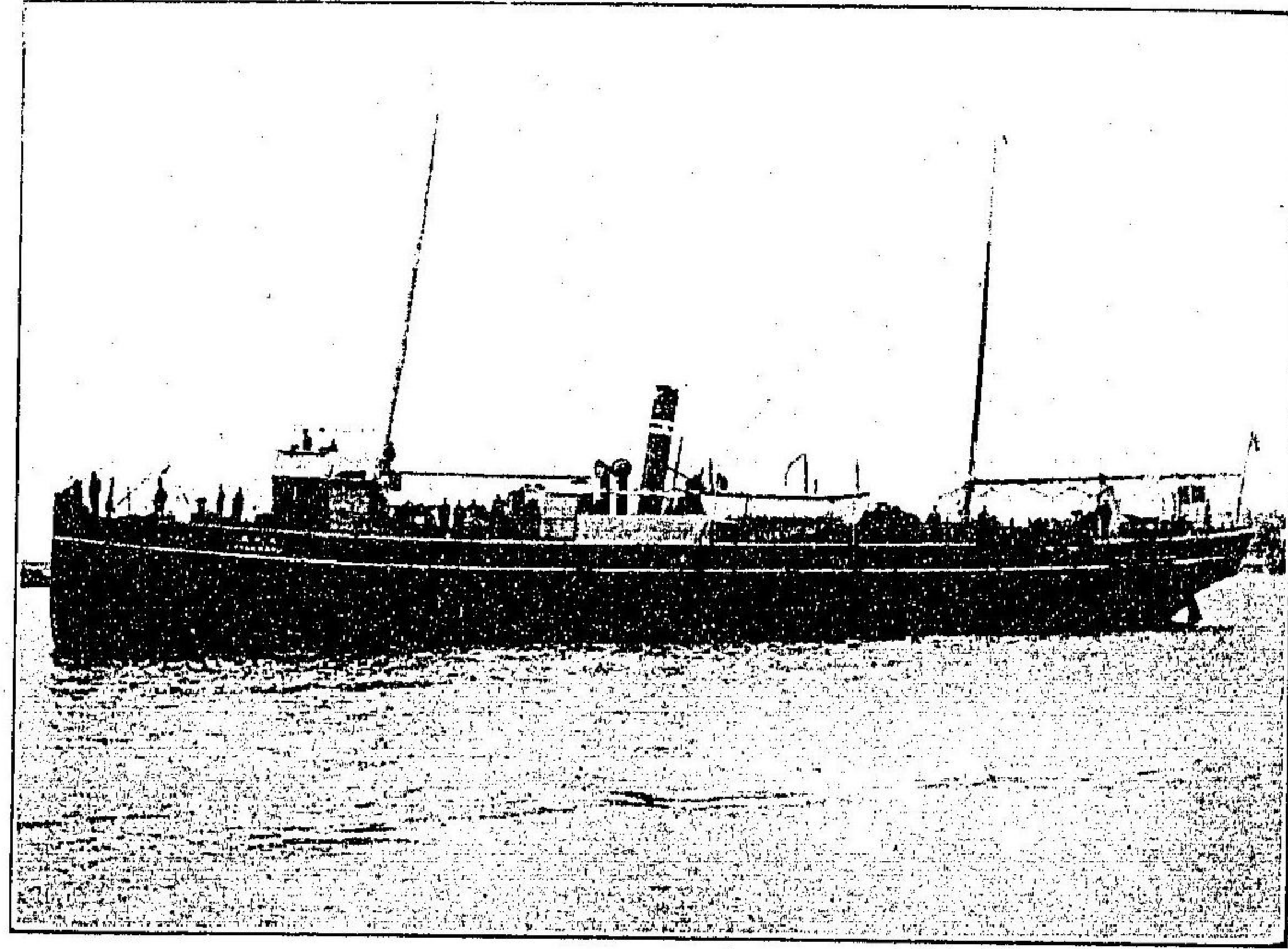


關し、記録の徴すべきものなし。

朝日丸の成績佳良なりしに勵まされ、大阪商船會社は、十八年、更に同形船安治川丸を神戸小野濱造船所に委託し、又十九年に、吉野川丸、二十年に湊川丸なる二隻の姉妹船、〔此二隻は、其用途に依り、特に計畫したるものにして、並に造りたるものよりは、稍々小形に屬す、總噸數三八〇、〕二十一年に木津川丸、〔總噸數一三八、汽機汽鐘は、大〕二十二年に賀茂川丸、〔總噸數一三〇、汽機成〕を神戸川崎造船所に製造せしめたり、此諸船は、何れも良好の成績を呈せしが、殊に賀茂川丸は、其汽機三聯成のものなるが故に、速力の大にして、石炭消費量も節減せられ、之によりて大に江湖の賞讃を博したりと云ふ。

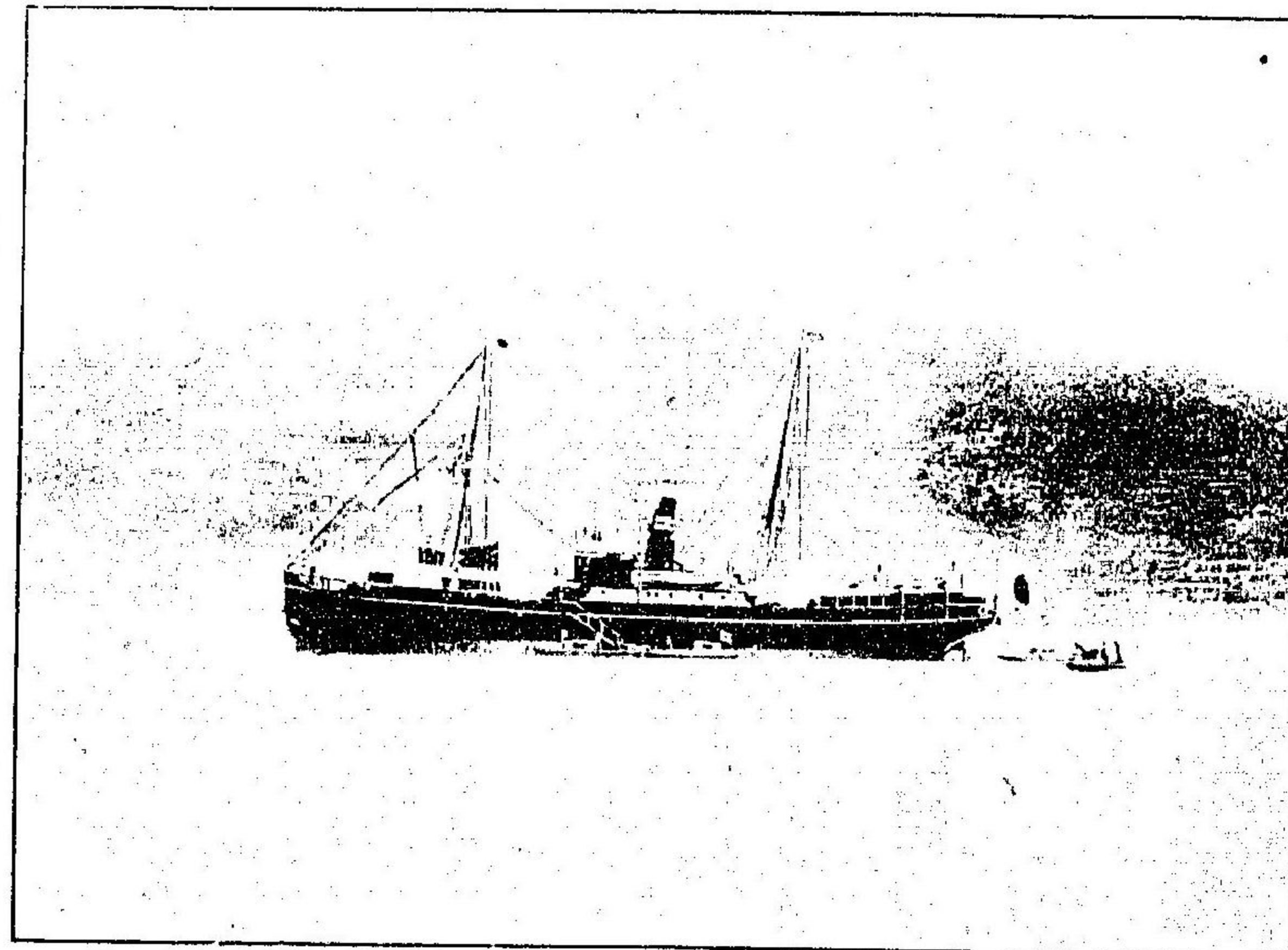
斯の如くにして、鐵船の有利なることは、一般船主の認識する所となり、明治二十年には、三菱商會が、其長崎造船所に於て、自家用汽船夕顔〔總噸數二三〇、後夕顔丸と改〕を造り、翌二十一年、尼崎伊三郎は、第二電信丸〔總噸數二二八〕を大阪新隈造船所に、共立汽船會社は、共立丸〔總噸數一四八〕を大阪六軒屋に、大湖汽船會社は、大湖丸二隻〔第三及び第五〕を大阪鐵工所に托して、大津湖畔に造り、長崎三菱造船所は、

圖六十二百第



丸 日 朝

圖七十二百第



丸 川 後 筑



海軍省の注文に依りて、曳船第三震天〔二〇〇噸〕を新造し、鐵船製造は漸次盛況に赴きたり、而して此等の汽船は、概ね皆瀬戸内海其他近距離の航路に於て、貨客運搬に使用せらるゝものにして、其形式殆んど一定し、覆甲板級に屬するもの多かりき、然れども、明治二十二年川崎造船所が平尾儀平次の注文に依り、大砲運搬の目的を以て、設計新造せし砲運丸〔長一六〇尺、幅二七尺、深一四五噸、總噸數〕〔附圖第二十五圖〕は、其當時に於て、稍異彩を放てり、同船は、大阪より陸軍各要塞に重砲を運搬するものにて、四十噸蒸氣起重機一臺を備へ、前艙には、大砲を搭載するに必要なる特種の構造設備を施せるものなり、爾來鐵船の需要益多からんとせしが、時恰も歐米諸國に於て、造船用材として、軟鋼の應用漸く盛ならんとするの機に際し、我造船業者は、進んで鋼船を製造するに至り、明治二十六年以後、内地に於て鐵船の新造を見ず、故を以て、本邦製造の鐵船は、總數僅々二十餘隻にして、其最大なるものと雖も、約五百噸を越えず、隨て鐵船に於て、一の特記すべきものなかりき。