

[注]

- 1) 日本通運株式会社『社史』, 日本通運株式会社, 1962(昭和37)年, 第3章。

[山本弘文]

IV 沿岸海運と河川舟運

(1) 海運企業の確立と沿岸海運

わが国の海運企業は、社船と称された日本郵船と大阪商船、およびこれ以外の社外船企業の形成によって1890(明治23)年頃にはほぼ確立をみる。しかし、これは内航海運についてであって、外航海運に関しては、三菱会社が政府の保護の下で1875(明治8)年開拓した上海航路が定期航路としてあるのみであり、内航に比較して極度に立遅れていた。こうした外航の立遅れは、海運企業における資本蓄積の不成熟による船腹拡張の遅れに最大の原因があった。しかし、こうした状況下で日本郵船が1889(明治22)年3月上海・ウラジオストック航路を開始したのをはじめ、1890(明治23)年7月大阪商船が大阪・釜山航路を開き、同年12月日本郵船が神戸・マニラ航路を、さらに1893(明治26)年3月大阪商船が大阪・仁川航路を開始して、内航から次第に朝鮮・中国等近海航路に進出し、ついに同年、日本郵船により日本最初の遠洋航路として、ボンベイ航路の開始をみたのであった。

この年のわが国保有船舶についてみると、汽船は680隻11万205トン、帆船は749隻4万4967トンであるが、このうち登録船で500トン以上のものは汽船60隻、帆船が4隻にすぎず、その規模からしても内航および近海航路に適してはいても外航に不適のものがほとんどであったことがわかる¹⁾。

(2) 日清戦争の影響

1894(明治27)年8月、日清戦争が勃発すると、政府は軍需輸送のため国内船主の汽船のほとんどを徴用して、さらに14隻4万トンの汽船を輸入して日本郵船に貸与した。日本郵船自身も23隻6万5000トンの汽船を輸入して軍事輸送にあたった。この間、徴発船の総数は140隻22万7000トンに達したから民間船は欠乏し、沿岸海運は渋滞した²⁾。このため同年10月、内国通運は社員を北海道・東北に派遣し、諸荷物輸送を沿岸海運から陸上輸送に切替えるよう荷主を説得する事態となった。こうした船腹減少に対し、社船・社外船主等は

第4表 内地汽船・帆船数(1888—1909(明治21—42)年)

年次	汽 船		帆 船	
	隻 数	ト ン 数	隻 数	ト ン 数
1888	524	81,066	896	63,128
1889	564	88,816	843	52,328
1890	586	93,812	865	51,880
1891	607	95,588	835	50,137
1892	642	102,301	779	46,031
1893	680	110,205	749	44,967
1894	745	169,419	722	43,511
1895	827	341,369	702	44,794
1896	899	373,588	644	44,055
1897	1,032	438,779	715	48,130
1898	1,130	477,430	1,914	170,894
1899	1,221	510,007	3,322	286,923
1900	1,329	543,366	3,850	320,572
1901	1,395	583,067	4,026	334,904
1902	1,441	609,951	3,977	334,507
1903	1,570	662,462	3,934	327,150
1904	1,815	797,366	3,940	327,329
1905	1,988	938,783	4,132	334,684
1906	2,103	1,041,268	4,547	352,244
1907	2,223	1,116,945	4,811	365,013
1908	2,304	1,160,440	5,379	384,481
1909	2,366	1,198,194	5,937	404,089

(出典) 『日本経済統計総観』, 朝日新聞社, 1930(昭和5)年, 835ページ, 「内地汽船噸数対照表」, 836ページ, 「内地帆船噸数対照表」.

外国船の輸入・傭船をもって対応する一方、新造船を求めた。このため、1893(明治26)年末では輸入船は年間10隻以下8000トン位だったものが1894(明治27)年38隻6万トン余、1895(明治28)年35隻4万3000トン余、1896(明治29)年27隻2万2000トン余と急増し、造船についても造船所数は、1894(明治27)年53から1895(明治28)年の82に急増し、汽船は1894(明治27)年68隻3800トン余、1895(明治28)年87隻8400トン余、1896(明治29)年99隻6700トン余、帆船もこの後を追って1896(明治29)年86隻3800トン余、1897(明治30)年66隻4300トン余、1898(明治31)年113隻9700トン余と新造され飛躍的増加をみた⁸⁾。このようにして、わが国の保有船舶は1897(明治30)年には汽船が1032隻43万8779トン、帆船715隻4万8130トンとなって、1893(明治26)年

第5表 船舶新造・輸入数(1888—1909(明治21—42)年)

年次	造船所数	新造				輸入	
		汽船		帆船(トン数船)		汽船	
		隻数	トン数	隻数	トン数	隻数	トン数
1888	...	26	2,696	18	1,348	11	8,582
1889	...	26	2,269	18	1,300	8	5,451
1890	53	59	6,939	37	1,488	10	8,324
1891	57	55	4,592	12	860	4	4,125
1892	52	44	3,436	7	752	7	4,930
1893	58	55	3,425	22	969	10	8,064
1894	53	68	3,868	24	1,277	38	60,180
1895	82	87	8,474	22	1,545	35	43,117
1896	86	99	6,738	86	3,853	27	22,059
1897	91	112	12,431	66	4,391	22	41,818
1898	120	81	14,627	113	9,754	10	44,110
1899	148	52	15,421	60	4,954	7	24,486
1900	153	77	12,828	58	4,257	13	28,492
1901	169	77	32,385	62	5,118	12	19,344
1902	186	73	15,541	165	13,013	10	20,684
1903	200	128	37,314	151	10,181	17	33,440
1904	205	200	23,264	143	12,171	72	77,298
1905	216	122	33,039	308	16,457	100	138,706
1906	214	119	32,300	440	25,633	22	30,142
1907	224	76	28,838	220	16,841	34	32,009
1908	236	93	72,757	197	14,958	21	19,178
1909	239	58	63,475	205	15,616	8	8,032

(出典) 『日本経済統計総観』, 837 ページ, 「船舶新造並輸入対照表」.

に比較して僅か4カ年間に汽船は隻数が1.5倍、トン数で4倍、帆船は隻数では34隻減少したもののトン数では3000トン、約7%増となった。

こうした船腹の飛躍的増加の原因は、すでにみたような1894(明治27)年から1895(明治28)年にかけての日清戦争と、その後1896(明治29)年に政府が海運企業の発展のために公布施行した航海・造船奨励の二法による補助金政策とにあった⁴⁾。そして、この二法の対象とするのは700—1000トン以上の外航汽船であり、内航船を直接対象とするものではなかったが、しかし、この二法に付随して制定された船舶検査法によって内航船も対象とされ、大和型帆船も200石以上が検査対象になった。それにより従来「合ノ子船」とよばれる、西洋型帆船の特長を持ちながらも、検査をのがれるため外見は大和型帆船であっ

たものが、トン数船に転換された。その結果、1897(明治30)年715隻4万8000余トンであった帆船は、1898(明治31)年には1914隻約17万900トンになり、はからずも内航船舶のうち帆船の稼働実数を浮彫りにすることとなった。しかも、この1898(明治31)年には単にトン数船の転換による増加のみでなく、新造帆船も113隻9754トンを数え、1894(明治27)年以降日清戦争期での最高増加数を示しており、この時期での内航海運の好況を端的に物語っている。

日清戦争と航海奨励法の影響をうけ、この時期欧米豪航路が開かれ、内・外航ともにめざましい進展をみた海運業ではあったが、日清戦争後の船腹過剰と、1898・1899(明治31・32)年の戦後不況は海運界を苦境に陥らせた。その後1900(明治33)年の北清事変、翌年のフィリピン独立戦争によって、一時船腹需要を喚起したが、その反動から再び不景気に転じ、景気回復をみないまま1904(明治37)年の日露戦争を迎えることとなる。

(3) 日露戦争の影響

日露戦争は、日清戦争より一層戦域も広がり、規模も大きかっただけに軍需輸送も激増した。このため陸海軍ともにわが国汽船の全部を徴発して使用し、最も多い時には266隻67万トンにも達した。このため極端な船腹不足を生じ、各社は外国船の輸入・傭船をもってこれをおぎなった⁵⁾。このため輸入船は1904(明治37)年72隻7万7000トン余、1905(明治38)年100隻13万8700トン余と2カ年で172隻21万5700トン余にのぼった。また新造船は、200をこえる造船所によって次々と進水した。汽船は1904(明治37)年に200隻2万3000トン余、1905(明治38)年122隻3万3000トン余、計322隻5万6000トン余が造られ、帆船は、1904(明治37)年143隻1万2000トン余、1905(明治38)年308隻1万6400トン余、計451隻2万8600トン余が新造されて飛躍的增加をみた。これにより1905(明治38)年末にはわが国の保有船舶は、汽船1988隻93万8700トン余、帆船4132隻33万4600トン余となった。

このように日露戦争中の船腹の増加は、その大部分が遠洋航海に適した中・大型船であったから、1905(明治38)年末、東洋汽船が南米西海岸航路を開始したのをはじめ、各社が次々と外航新航路を新設することとなり、内地各港間の連絡は一層緊密になっていった。しかし、戦後の船腹過剰はやがて海運不況を結果し、1906(明治39)年末には特に近海海運の衰退がはげしく、翌年には社外

船の繋船が増加して、日本郵船さえ神戸港に数隻を繋船する状態となった。このため内航海運も例外でなく、不景気となり、伏木・東京間米穀運賃は通常100石70円程度のものが37円程に下落し、門司・横浜間石炭運賃は、收支償うためには1トン1円であるのにかかわらず、実際は半額の50銭に下落した。これにより1907(明治40)年3月より翌年1月までに船舶10万トン余が繋船される状態であった⁶⁾。

(4) 関係法規と港湾設備の整備

こうした海運界の不況も1908(明治41)年下期を底に次第に回復に向かい、1909(明治42)年5月頃からは繋船は減少し、1910(明治43)年2月以降繋船は跡をたち、近海はもちろん遠洋航路への各社配船がはじまった。

以上のように1890年代から1910年頃にかけて、わが国の海運は、日清・日露の二度の戦争を契機としてめざましい発展をとげた。中でもアジア諸地域をはじめとする欧米豪等への遠洋航路への進出は、1896(明治29)年公布施行された航海・造船奨励二法と、1909(明治42)年に航海奨励法にかわって公布され、翌1910(明治43)年施行された遠洋航海補助法⁷⁾による政府の保護育成策によるものであった。こうした海運の発展は、関係諸法規の整備充実を必要とした。このため1896(明治29)年船舶検査法が公布施行され、1884(明治17)年以来の西洋型船舶検査規則にかわり、1899(明治32)年には航海奨励法の改正と共に、船舶法・船員法・水先法が公布施行され、日本船舶と海員の保護・管理・取締り等の改善がなされた⁸⁾。他方、港湾設備についても、1896(明治29)年には一応横浜築港工事が完成し、名古屋・新潟港の改修に着手し、1897(明治30)年には大阪・長崎・小樽港等の改修にも着手した。これにより小樽港では室蘭港とともに、最初のシュート式石炭積出施設の完成をみた。また1902(明治35)年には三池港の改修の他、横浜港では初めてニューマチックケーソン法による埋立工事がはじまり、名古屋港では前年からの中川運河開削と4号埋立が完成した。そして1906(明治39)年には横浜新港埠頭が完成し、神戸・東京港の改修がはじまった。このような港湾の改修工事に対応して、1907(明治40)年6月内務省は港湾調査会を設置、10月「重要港湾の選定及び施設の方針」を政府決定し、重要港湾14港を定め、うち横浜、神戸、下関・門司、敦賀の4港を第1種重要港湾として国が管理することとした⁹⁾(第5章第4図参照)。

このように1890(明治23)年以降1910(明治43)年頃までの時期、海運は外航を中心にめざましい発展をとげたが、しかし内航に比較すると極めて小規模にすぎなかった。1910(明治43)年の全国港湾への入港の貨客船構成についてみると、外航汽船9400隻2002万2000トン、外航帆船1700隻10万トンであるのに対し、内航汽船44万2200隻1億3452万6000トン、内航帆船(トン数船)23万5700隻1640万7000トン、同(石数船)69万9200隻1267万3000トン(但し10石=1トン)であった。すなわちこれは、内航は外航に対し隻数で124倍、トン数で53倍となり、入港貨客船の隻数の99.2%、トン数では89%を内航船が占めていたこととなり、外航の占める役割は内航と比較するとまだ小さかったことがわかる¹⁰⁾。

(5) 河川舟運と鉄道の競合

この時期は鉄道建設が急速に進展するが、その初期はまだ河川舟運等内陸水運への影響は少なく、逆に内陸水運が鉄道建設に影をおとしていた。例えば、1883(明治16)年日本鉄道は上野・熊谷間開通に際し、貨物運賃を引下げて利根川舟運に対抗する措置をとり、これを貨物量の増加する1889(明治22)年まで続けたことなどをあげることができる¹¹⁾。その他、すでに前章でふれたが、1890(明治23)年に竣工した琵琶湖疎水事業と、1894(明治27)年に疎水から淀川とを結んだ鴨川運河もまた敦賀・大津・京都・大阪間の鉄道と並行するものであった。しかし、この間鉄道は次々と建設を進めて行き、やがて河川舟運等内陸水運を圧倒しはじめた。

こうした状況の中で、江戸川中流域と利根川下流域を直結する利根運河が、1890(明治23)年に完成した。これはお雇いオランダ人技師ムルデル(A. T. L. Rouwenhorst-Mulder)の設計による運河で、全長8.2km、水底幅員18.2m、水深1.6mの掘割式であった。この完成により、東京・銚子間は、従来の航路に比較して約52km・6時間短縮され、特に利根川下流域・鬼怒川方面への交通運輸に大いに寄与した¹²⁾。

このような内陸水運の発達には、鉄道との競合を引き起こしただけでなく、鉄道の側から内陸水運の積極的利用を生み出したのもこの時期の特色であった。日本鉄道は、1883(明治16)年上野・熊谷間の開業をはじめとして、1891(明治24)年ついに上野・青森間の全通をはたす。この過程で1886(明治19)年上野・

秋葉原間の鉄道建設を決議し、1890(明治23)年にこれを完成し秋葉原貨物駅の営業を開始している。この秋葉原駅は、東京市内での貨物取扱いを目的として、神田川に沿い、昌平橋と和泉橋間にある佐久間町河岸を利用し、鉄道と舟運との連絡をはかるものであった。したがって、秋葉原駅には上屋付貨物積卸場・貸倉庫等を設備し、1891(明治24)年からは東西約120m、南北約50mの船溜りを設け、掘割をもって神田川に通ずる工事を行い、1893(明治26)年より使用を開始した¹³⁾。

また日本鉄道は、それまで海上輸送されていた常磐炭の鉄道輸送を行うため、1894(明治27)年以降土浦・隅田川・磐城三線の建設に着手した。この中で1896(明治29)年田端・隅田川間を開業し、後1905(明治38)年日暮里・三河島間を建設してこれと結び、上野駅を起点とする今日の常磐線が建設される。すなわち、東北線の貨物駅として秋葉原駅を建設したのに対し、常磐線の貨物駅として、隅田川駅が建設された。この隅田川駅は名前のように隅田川に沿って東京府北豊島郡千住町にあり、日本鉄道発着荷物を隅田川舟運に連絡させる目的で建設された。このため隅田川駅には船溜りを設け、掘割で隅田川に連絡し、貨物積卸場・石炭積卸場・上屋・貨物倉庫を建て、起重機を設備し、さらに1898(明治31)年船溜りを増設するなど、^{はしけ} 舁取りを主とする整備された貨物駅であった¹⁴⁾。ここに鉄道は内航に結びついた。

このような秋葉原・隅田川駅の例からわかるように、交通運輸面での鉄道の優位性は動かし難いものとなり、河川舟運等内陸水運は鉄道にその地位を奪われ、鉄道に従属し、河川舟運のうち都市内運輸に従事する舁のみがわずかに生きのびていく傾向が、次第に顕著になっていった。この基盤となったものは、この時期日清・日露戦争を契機に飛躍的發展をとげた日本資本主義の下での都市の肥大化であった。すなわち、都市への工場と労働者の集中は、大量の鉄・石炭をはじめとする工業原材料等生産財と、米をはじめとする消費財の需要を引き起こし、輸送量を飛躍的に増大させた。ここに鉄道を軸とする新しい交通運輸体系の発展をみたといえるし、河川舟運等内陸水運の鉄道への従属が起こったといえる。

【注】

- 1) 『日本経済統計総観』, 朝日新聞社, 1930(昭和5)年, 835ページ, 「内地汽船噸数対照表」, 836ページ, 「内地帆船噸数対照表」.
- 2) 同上, 799ページ.
- 3) 1)及び837ページ, 「船舶新造輸入対照表」.
- 4) 航海奨励法, 法律第15号, 3月23日公布, 10月1日施行. 造船奨励法, 法律第16号, 3月23日公布, 10月1日施行.
- 5) 『日本経済統計総観』, 799ページ.
- 6) 同上.
- 7) 同法施行と同時に1910(明治43)年1月を限り航海奨励法は廃止.
- 8) このうち船舶法は1870(明治3)年2月に公布された商船規則にかわり, 基本法規となった.
- 9) 『内務省史』第3巻, 大霞会, 1971(昭和46)年, 81-95ページ.
- 10) 『日本輸送史』, 日本評論社, 1971(昭和46)年, 407ページ, 第26表「入港貨客船構成」.
- 11) 『日本国有鉄道百年史』第2巻, 463-64ページ.
- 12) 川名晴雄『利根運河誌』, 崙書房, 1971(昭和46年).
- 13) 『日本国有鉄道百年史』第2巻, 449-51ページ.
- 14) 同上, 第4巻, 295-300ページ.

【増田廣實】