

日清戦争以前の外国船修理問題

——東京石川島造船所を中心に——

賀 申 杰

はじめに

大型船の本格的な修理のためには曳き揚げ用の蒸気機関を有する修船架が必要であり、また約一五〇〇トン以上の大型船の場合、船渠(ドック)が必要になる。⁽¹⁾開港以来、横浜に來航した外国船舶の数が増長し続けたが、明治三〇年代まで東京湾沿岸には深刻な船渠不足問題が存在していた。明治三二年六月二三日、石川島造船所浦賀分工場の開業式における山本権兵衛海軍大臣の祝辞には船渠不足の状況に関する以下の内容がある。

歲月を追ふに従ひ航海船舶の増加と共に事業大に發達したるも、船舶の割合に船渠不足して、即ち現在登簿噸數五〇〇以上の本邦人所有の汽船は二二〇有餘艘に達し、内外船舶の東京湾に入るもの一ヶ年約四七万噸の多きに上れるに拘らず、東京湾に於け既成民有船渠

の数は本船渠を合して四個〔傍線は筆者による、以下同〕、全国を通じて一六個にて、内五〇〇噸以上の船舶を容るるに足るべきものは概ね一二個にすぎず、今之を五〇〇噸以上の民有船舶の數に比較せば、船渠の數一個に対し五〇〇噸以上の船舶一七艘強に當り、更に五〇〇噸以下の船舶に比較するときは甚しき不足を感じるのみならず、外国の船舶にして入渠を要する者を合するときは殆ど其用に⁽²⁾應ずるの暇なきの現状なり。

石川島造船所浦賀分工場の船渠が開業した三二年当時、まさに日清戦後、海軍軍備の未曾有の急膨張が頂点に達した時期であり、新艦の輸入と建造にともない、その維持と修理工事に⁽³⁾應じるため各海軍工廠は多忙を極めていた。それまで横須賀海軍造船廠は広く部外船舶の入渠修理工事に従事していたが、この時期から「軍需」を優先にしようとした海軍省は同年五月一日、「自今海軍造船廠ニ於テハ帝國海軍艦船ニアラサル船舶ノ入渠修理等ヲ施行セス」という告示を⁽⁴⁾發して

た。私立造船所の船渠の開業式において山本海軍大臣は船渠の不足問題を提起し、「外国の船舶にして入渠を要する者を合するときには殆ど其用に応ずるの暇なき」すなわち「外需」に応じる能力の欠乏を強調したことの背後には、まさに海軍造船廠が「民需」「外需」を排除する事情が存在していた。

また、三二年の時点で山本海軍大臣が講演で言及した東京湾内の四個の民有船渠のうち、石川島造船所浦賀分工場船渠、および横浜船渠の第一、第二船渠はすべて日清戦後に開業したものである。それ以前東京湾内、外国船の修理に応じられるのは横須賀造船所と東京石川島造船所の船渠しかなかった。そのうち、明治一六年の海軍軍拡の開始後、横須賀造船所は、既存の製造能力をフル稼働して軍拡に応じていた。また東京の隅田川河口に位置する石川島造船所の船渠も小型船の入渠修理が可能であったが、外国商船が東京に回航して修理を受ける場合、神奈川県と東京府両地方庁はもちろん、密商取締のため大蔵省管下の横浜税関も申請手続きに関与していた。明治一六年の海軍軍拡の開始から三〇年代まで、東京湾内の長期的な船渠不足の条件下、開港以来増長し続けた外国船舶の修理需要にどう応じるか、という問題に対する関係各官庁と造船所自身の態度と関心を究明することは本論文の課題である。まず第一章では海軍の公文を利用して明治一六年以降の横須賀造船所の外国船修理の受入状況についてまとめる。第二章では視点を東京の石川島造船所に移し、貸渡しの前後において同造船所が「軍需」に応じる状況を描写するとともに、同造船所への工事委託に対する海軍側の態度を検討したい。そして第三章は「外需」に注目し、石川島造船所における外国船の修理に関する規則の制定、およびそれをめぐる関係官庁の方針について検討したい。

第一章、明治一六年軍拡以降、横須賀造船所の外国船修理

一、明治二〇年までの修理状況

明治一六年の軍拡の開始後、一月、海軍省主船寮は横須賀造船所に對して「渠内工事ノ外ハ他ノ新製修理艦船ハ勿論其他諸注文品ト雖モ夫カ為メ新艦製造ノ工事ヲ缺クカ如キ工業ハ一切依頼ニ応セサルノミナラス、仮令渠内ノ工事ト雖モ止ヲ得サルノ外ハ成ルヘク彼ニ於テ自弁セシメ、其他当所倉庫品及新艦修理船ノ属具ノ如キ他ノ製造所ニテ成シ得ヘキ品ハ他ニ製造ヲ命シ、可成当所ノ工事ヲ補助セシメ、可成新艦ヲシテ速成セシムル」と新艦建造工事の優先を強調し、新艦を速成するため、私立造船・機械工場の生産力を動員して「可成当所ノ工事ヲ補助」することを命じていた。

しかし、外国に寄港する軍艦は所属国の権威の象徴と見做されたため、外国軍艦を礼遇してできるだけの便利を与えることは当時外交上の常識だった。外務・海軍両省にとつてその修理は簡単に拒絶・排除できるものではなかった。明治一五年ごろ、外国船の修理申請手続きは、軍艦は公使館・外務省経由で、商船は横浜領事館・神奈川県庁経由で海軍省に申請するというルートが定着し、二一年まで維持されていた。まず表一で、明治一七年から二〇年の規則改正まで、海軍・外務両省の公文から明らかにできる横須賀造船所における外国船修理の状況をまとめる。

『横須賀海軍船廠史』の記載によると、明治二〇年に横須賀造船所は部内軍艦三一隻、日本民間船舶四五隻および外国船一二隻の修理工

表一、明治一七～二〇年、横須賀造船所への外国船修理の申請状況

船名	公使→ 外務省	外務省→ 海軍省	海軍省→鎮守 府・造船所	造船所・鎮守 府→海軍省	海軍省→ 外務省	外務省→ 公使
仏郵船メンザレー	明治17年9月12日	9月16日			9月18日	9月19日
仏郵船メンザレー	明治18年2月4日	2月4日	2月5日	2月5日	2月6日	2月10日
仏郵船ウオルガ	明治18年2月9日	2月10日			2月12日	2月13日
仏郵船ウオルガ		明治18年3月27日	3月27日	3月28日	3月30日	3月31日
露軍艦モノマフ○	明治18年4月30日	4月30日		4月30日	5月1日	5月1日
仏郵船ウオルガ○	明治18年8月8日	8月8日		8月10日	8月11日	8月11日
<u>独軍艦ナウチルス</u>	明治18年9月4日	9月4日	9月5日	9月8日	9月8日	9月8日
米軍艦ヲシッピー○	公使→海軍省、明治18年12月2日		12月2日		12月4日、海軍省→公使	
英軍艦アウデシユス	明治19年11月1日	11月1日			11月3日	11月4日
仏軍艦チュレンヌ	明治20年5月19日	5月19日			5月20日	5月20日
仏軍艦ヴィペール	明治20年6月3日	6月6日			6月9日	6月9日
仏軍艦アスピック	明治20年6月22日	6月23日	6月24日		6月24日	
米軍艦モノカシー	明治20年9月20日	9月20日			9月22日	9月24日
露国軍艦ヂミトリー・ドンスコイ○		明治20年11月4日	11月4日		11月4日	
露軍艦ウイチヤヂー○	公使→海軍省、明治20年12月15日				12月15日、海軍省→公使	
露軍艦リンダ○			明治20年10月10日	10月12日		

事を行った。外国船一二隻のうち六隻は軍艦（フランス軍艦アスピック、ロシア国軍艦ヂミトリー・ドンスコイ、フランス軍艦チュレンヌ、アメリカ軍艦モノカシー、ロシア軍艦ウイチヤヂー、ポルトガル軍艦ライリマ）である。⁶⁾表一と見比べると、フランス軍艦ヴィペール号の修理が『横須賀海軍工廠史』には記録されていない。一方、ポルトガル軍艦ライリマの修理は外務・海軍両省の公文史料には収録されていない。海軍・外務の公文史料のみで把握できるのはあくまで外国船修理の一部であり、その全貌を把握するのは困難である。また、明治二〇年の修理船市場に限定すると、軍拡期に入っても「民需」すなわち日本の民間船舶の修理数が依然として修理船市場の半分以上を占めていた。

当時の外国船修理の特徴としては、事例数は少ないものの、以下のような点が挙げられる。当時の横須賀造船所は「新艦製造ノ工事ヲ缺クカ如キ工業ハ一切依頼ニ応セサル」との方針を掲げてほぼ全ての生産能力を「軍需」に集中させていたため、外国船の修理請求に対し、先約工事の進捗状況によっては希望入渠日より多少遅れて工事に着手するケースが少なくなかった。また、修理遅延のために他港に回航して修理を受ける外国船も存在した。たとえば、明治一九年一月に修理を申請したイギリス軍艦アウデシユス号は、海軍省からの「只今船渠塞カリ、来十一日後ニアラサレハアウデシユス号入渠日時の見込立ズ」という報に接し、「横須賀の都合出来サルナラバ長崎ニ相廻候テモ可ナリ」と海軍省に照会し、結局長崎に回航して修理を受けた。

このように海軍部内工事の繁忙は外国船の修理事務にも一定の影響を及ぼしていたが、それでも海軍省と横須賀造船所はできるかぎり外国船の修理需要に応じていたと考えられる。史料から分かる範囲では、

同時期に部内工事の繁忙を理由として外国船の修理請求を明白に拒絶した事例はただ一つ、すなわち表一傍線部のドイツ軍艦ナウチルスの例だけである。同艦の申請当時、横須賀造船所の稼働中の三つの船渠はいずれも「塞り居り、皆日数カ、ル修理ニテ当分明ク見込ナシ」ため、造船所は「此際独乙軍艦入渠何分差練致兼候⁸⁾」と海軍省に返答し、修理請求を拒絶した。それ以外、ほとんどの外国船の修理の請求が受理された。さらに表一のうち船名に「○」が付付けられているものは、いずれも造船所が外務・海軍両省の要求に応じ、先約の部内の工事後後回しにして優先的に外国船修理に着手した事例である。このうちアメリカ軍艦ワシントン号⁹⁾とロシア軍艦ウイチャヂー号¹⁰⁾は、それぞれ暴風による難破の応急修理、あるいは救難捜索任務のため至急出港する必要があるという特別な事情があったが、その他の四事例はすべて外務・海軍両省は外国交際上の事情を考慮して外国船を優先的に修理した事例である¹¹⁾。

また、明治八年の外国船修理の申請手続きに関する規則が制定された際、海軍省はすでに「我軍艦ニ於テモ至急修復之事」、「入渠ヲ要スル時ハ仮令他邦之諸船修復之条約を結び、既ニ入渠ニ臨ムト雖モ我軍艦ニ於テ右等之義有之節ハ其条約ヲ延行シテ我軍艦落成之後前約を踐ミ可申¹²⁾」という原則を掲げていた。しかし実際には、部内軍艦の修理が急を要するものであったとしても、それを理由に外国船修理の先約を後回しにすることはなかなか容易なことではなかった。特に、海難あるいは座礁事故に遭った軍艦の修復には数ヶ月、長ければ一年以上かかるのが一般的であり、その修復工事のために長期間にわたって外国船の修理請求を拒絶するのは不可能である。明治一八年一月、軍艦金剛は長崎から神戸への回航の途中、関門海峡附近で座礁事故が発生

¹³⁾した。所属中艦隊の司令官松村淳蔵の至急修理の要請に接した横須賀造船所は、船渠の稼働状況について「一ハ近江丸在渠ニシテ五月初旬ナラテハ出渠ノ運ヒニ至リ難ク、二ハ目下扶桑艦在渠ニシテ、其跡へ仏郵船メンザレー号ヲ入ルヘキコトニ御達相成居候¹⁴⁾」。兎角其次へ金剛艦ヲ入ル、ノ外無之」と海軍省に返答していた。海軍省もフランス郵船のメンザレー号工事は「只船底ノ蝸ヲ落シ、塗替ニ止ル¹⁴⁾」という事情、および定期郵船の特殊性を考慮して金剛艦の修理を後にして先にフランス郵船の工事に着手することを命じた。

こうして明治一六年の軍拡以降、横須賀造船所は新艦建造関係の工事を最優先にしてある程度「民需」を排除して「軍需」に集中したが、外国船の修理工事はじめとする「外需」に関しては、排除するどころか、海軍は部内工事以上の優遇を与えていた。また、明治一〇年代後半から清国軍艦の一部の修理点検工事も日本、とりわけ長崎造船所に依頼されていた。明治一九年八月、修理のために長崎に寄港した北洋艦隊の水兵が暴動を起こし、いわゆる長崎事件が発生した¹⁵⁾。同事件は日清両国の間に深刻な外交問題を引き起こしたが、事件の一年後の二〇年八月、「先年修繕之為長崎ニ軍艦ヲ発遣シタルニ不図モ意外之葛藤ヲ生ジタルニ付、再ヒ長崎ニ軍艦ヲ派スルコトハ支那官吏ノ決シテ為サ、ル所ニ有之。就テハ別ニ修艦ノ地ナキニ付本年ハ北洋ノ軍艦ヲ香港ニ派シテ修繕スヘシトノ説有之候¹⁶⁾」という当時の状況に対し、井上馨外務大臣は在天津領事波多野承五郎に「清国軍艦長崎ニ来航修繕可為致儀ハ甚タ好マシキ儀ニ付」「漸々其筋へ説キ込、該軍艦ヲ長崎港へ送り修繕可為致様精々御尽力有之度¹⁶⁾」と訓令を發し、外交上の紛糾を引き起こした清国海軍でさえ、友好的な態度で艦船修理という「外需」の誘致を積極的に支持していた。

外国船の修理に対する外務・海軍両省の態度は好意的であるが、依頼主の外国船側は必ずしも造船所現場の接遇に満足していたわけではなかった。二〇年九月、アメリカ軍艦モノカシーの修理申請に対して海軍省は「来ル二十八九日後ナレハ入渠差支無之」と返答したが、三〇日に横須賀造船所に回航した同艦艦長は、造船所から「向フ六日間ハ入渠難差許、且ツ同艦入渠ノ儀ニ付テハ未タ何訓令モ無之」との知らせを受け、大に失望して横浜に戻り、同国公使館を通じて外務省に抗議した。海軍省が取り調べた結果、原因は海軍省・横須賀鎮守府・造船所間の相互連絡の行き違い、および双方の通訳の理解の齟齬であった。⁽¹⁷⁾この事件を受けて、同年一〇月ロシア軍艦の修理申請の際、造船所は横須賀鎮守府に対して「船渠都合出来次第廻艦日限ハ直ニ当所より該艦へ申入ル、事致度、否ラサレバ過日米軍艦モノカシー号ノ如キ中途行違ヲ生シ甚タ不都合⁽¹⁸⁾」であると上申し、モノカシー号修理のときのような問題の再発を防ぐため、外国船の修理が海軍省に許可された場合、現場の都合・入渠日の調整などに関しては造船所が外国船に直接連絡することが経営上有益であると述べていた。

諸外国の公使館・領事館、外務省または神奈川県庁経由で海軍省に申請し、その後海軍省が造船所の状況を確認して修理の可否を決定するという申請ルートの煩雑さについては、外務省と横須賀造船所も痛感していた。明治一〇年に海軍省は「外国軍艦之義ハ其公使ヨリ外務省へ申立同省ヨリ直ニ其所へ照会シ、商船郵船ハ其領事ヨリ神奈川県へ申立同県ヨリ其所へ照会可致候⁽¹⁹⁾」、すなわち海軍省を経由せず、外務省、神奈川県庁が直接造船所に申請するという規則を立てていたが、結果的には軍拡の開始後、一五年以降から二〇年代初期まで、外国船修理の申請は再び海軍省経由のルートに戻っていた。そして、二一年

に再び、申請規則について造船所と関係省庁との間で同規則の再改正を検討されはじめた。

二、明治二一年の規則改正とその後の外国船修理の状況

前述のアメリカ軍艦モノカシー号修理をめぐるトラブルの際、外務省も海軍省に「右ハ外交上ニ関シ甚タ不都合⁽²⁰⁾」として海軍省内の往復連絡がもたらした誤解に不満を表明し、海軍省内の事務処理の簡略化を希望していた。二一年五月、横浜に寄港したドイツ軍艦イルチス号は艦底掃除のための入渠を申請した。五月七日外務省は「至急入渠被差許候様横須賀鎮守府司令官へ御達相成度。且又入渠差支無之候ハ、其都合等同司令官ヨリ同艦へ直ニ通知相成候様致度候⁽²¹⁾」と海軍省に照会し、造船所を管理する横須賀鎮守府が海軍・外務両省を経由せず、外国船と直接連絡をとることを提案した。翌五月八日、外務省はさらに外国船修理の規則改正について次のように述べる。

外国軍艦修復ノ為メ横須賀船渠入進願出ノ手続ニ関シテハ先年来時々其規則ヲ改メ一定ノ例規無之候処、近年ニ至リテハ軍艦所属国公使ヲ経テ本省へ申出、本省ニ於テハ貴省御差支ノ有無ヲ問合セ後回答ノ趣公使ヲ経テ艦長へ通知致候手続ニ相成居候。然処往々修繕迅速ヲ要スル場合モ有之、前述ノ手続ヲ履候トキハ徒ラ二時日ヲ遷延シ修復船ニ於テハ其不便不少、且ツ願出ノ都度公使及貴我両省ヲ經由スルノ手続ハ平時ニアリテハ更ニ其必要無之義ト存候。向後益々修復艦ノ便利ヲ謀ランカ為メ且ツハ可成不用ノ手続ヲ省カンカ為メ、艦長ヨリ直ニ横須賀鎮守府司令官へ為願出候様致度。若シ貴省ニ於テ御異存無之候ハ、本省ヨリ各国公使へ右ノ趣通牒可及候⁽²²⁾。

「艦長ヨリ直ニ横須賀鎮守府司令長官へ為願出候様致度」という外務省側の提案に対して海軍大臣西郷従道は「然ルニ修理費ヲ償ハス出港セシ例モ有之候ニ付、軍艦ハ公使之紹介、商船ハ領事之紹介ヲ以鎮守府司令長官へ願出候様致度」と、修理費用の支払いを確実にするという視点から外国公使館・領事館経由の手續きを堅持した。海軍省の意見について外務省は再び「然ルニ軍艦所属国公使ノ照会ヲ要スルトキハ本大臣ヲ經由セザルヲ得ザル儀ニ付、軍艦トイヘトモ商船同様領事ノ紹介ヲ以テ同司令長官へ願出入渠被差許候様致度」と提案して海軍省の同意を得た。

外務・海軍両省の協議の末、軍艦の修理に関して「其艦長ヨリ軍艦所属国領事ノ紹介ヲ以テ直ニ其府〔横須賀鎮守府〕へ請求ノ手順ニ相改メ候」と各国公使に通知された。また外国商船の修理についても、当初は「修復ヲ要求スル節ハ神奈川県ヲ經ス直チニ領事ヨリ其府へ請求スヘキ」と改正されたが、「同十八日ニ至リ海軍省ハ更ニ訓令ヲ発シテ外国商船ニ就テハ従前ノ通り神奈川県ヨリ請求スルコト」と再改定された。横浜に碇泊する外国商船が非開港場へ回航する場合、密商取締のため横浜税関は監吏を派遣して監督する必要があるため、明治九年九月、大蔵省はすでに神奈川県に「横浜港滞泊ノ外国商船為修復横須賀造船所へ廻船ノ儀、其序ヲ經テ海軍省へ申出許可相成候節ハ以來直チニ其港税関へ通知可致」と照会した。そのため神奈川県も海軍省に「税関へ報知ノ都合モ有之候間、当県ヲ經由セシモノハ何分ノ義必ス御指揮有之様致シ度」と請求していた。商船の修理申請に関する二一年の規則改正は、横浜税関の監察と無関係ではなからう。

明治二一年の規則改正によって、外国船が修理を申請する際に外務・海軍両省を経由する必要がなくなったため、それ以降両省の公文

表二、明治二〇年代前半、横須賀造船所における内外船舶修理数

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
年度	内国海軍軍艦	内国官船	内国民間船	内国合計	外国船	海軍部外船(C+D+F)合計	修理船総数	G/H	F/G
明治20	31		45	76	12	57	88	64.8%	21.1%
明治21	27	2	16	45	9	27	54	50.0%	33.3%
明治22	32		23	55	11	34	66	51.5%	32.4%
明治23(139説)	139	1	30	170	15	46	185	24.9%	32.6%
明治23(39説)	39	1	30	70	15	46	85	54.1%	32.6%
明治24	20		合計40			40	60	66.7%	不明

史料によって外国船の修理申請の状況を把握することはさらに難しくなっている。まず、『横須賀海軍船廠史』に収録されている明治二〇年代前半の内外船舶修理の隻数を表二にまとめる。このうち、二三年度の部内軍艦の修理数に関する「百三十九隻」⁽²⁶⁾という記録は「三十九隻」の誤記である可能性が高いと思われるが、表二では両方の説を併記する。

「三十九隻」の説を取る場合、二四年度までの修理船の隻数だけを見ると、横須賀造船所が従事した工事のうち海軍部外からの依託工事がまだ半分以上を占めている。さらに部外工事の約三分の一は外国船の修理工事である。明治二〇年代前半、横須賀造船所はフル稼働して「軍需」に依っていたが、船舶修理部門に限定すれば、「民需」と「外需」の重要性は依然として無視できない。

当時、修理船工事の繁忙はたしかに海軍の新艦建造に影響を及ぼしていた。二三年六月、横須賀造船所の最重要工事の一つ、すなわち軍艦橋立の建造工事に因して、横須賀鎮守府司令長官仁礼景範は海軍本省に「軍艦橋立製造方之儀昨年来艦船修理工事差湊候二付、其ノ為メ自然相後レ候」と報告し、これ以上の遅れが生じないように「部分ノ工事ハ適宜残業施行為致度⁽²⁷⁾」と本省の許可を求めていた。

明治一〇年代から、軍艦の老朽化に対応するために海軍は艦船の点検制度を設立し、それ以来部内軍艦の点検と修理工事が激増した。さらに二〇年、海軍は「艦船検査規則」を制定して軍艦船体と機関の検査規則を綿密に規定した。同規則によって軍艦船体の検査は「第一検査」「第二検査」「第三検査」に分けられ、うち「第二検査」と「第三検査」はそれぞれ「艦船ノ新造落成公試運転ノ時ヨリ四ヶ年目其後ハ毎三ヶ年」、「艦船ノ新造落成公試運転ノ時ヨリ每十ヶ年⁽²⁸⁾」に行う大工事であり、しかも一般の修理工事と異なり、軍艦の検査工事が私立造船所に依頼される例がほとんどなかったため、老艦が増加するにしていた。

明治二二年に設置された呉鎮守府造船部は、明治二四年の第一船渠の竣工まで管下の軍艦の検査工事を横須賀鎮守府に委託することが多かったが、二三年一〇月、管下の軍艦大和の第二検査について海軍省に「横須賀鎮守府ニ於テハ工場之建換及新艦工事等多忙ニシテ既ニ之ヨリ先キ御認許ニ係ル天竜之第二検査スラ難被行、實際ニ付寧口当造船部船渠ノ竣工ヲ俟チ、同部ニテ執行セシメ度候⁽²⁹⁾」と、検査の延期を求めていた。たしかに同年五月から十一月までの間、横須賀鎮守府は「造船部工事多忙ニシテ着手難致⁽³¹⁾」を理由として水雷艇小鷹⁽³⁰⁾、軍艦扶桑⁽³²⁾、軍艦高雄の機関部、軍艦大和⁽³³⁾、軍艦武蔵、軍艦浪速の

機関部⁽³⁵⁾、海軍大学校附属小蒸気船、軍艦海門⁽³⁶⁾および水雷艇第四震天など一連の部内艦船の修理工事を近隣の私立石川島造船所に委託していた。こうして横須賀造船所の「工事多忙」によって私立造船所への委託、さらに海軍部内工事の延期を余儀なくされた。当時、海軍部内の「軍需」にさえ応じきれない横須賀造船所が、それにもかかわらず「外需」を積極的に受入れることは一見あり得ないことのように思われるが、実際のところ、同年八月一〇月の横須賀造船所はイギリス軍艦リヤング号とアラクリター号二隻の入渠修理工事を受入れ、さらに一月中旬、ロシア軍艦ナヒモフ号の修理工事にも従事していた⁽³⁸⁾。

明治二五年も同様である。同年六月から八月までの三ヶ月間、横須賀造船所は軍艦筑紫と扶桑の第三検査工事を行い、さらに軍艦高千穂、厳島、浪速の修理工事も至急着手する必要があるため、「造船部ノ工事煩弊忙ニシテ悉皆着手難致⁽³⁹⁾」ことを理由に、軍艦武蔵、葛城と八重山の三隻の修理工事を分割し、その一部を石川島造船所に委託した⁽⁴⁰⁾。しかし同年六月、横須賀造船所はイギリス軍艦パラス号の修理を受入れ、さらに年末にはフランス郵船ヤラ号の修理に接し、「同船出航ノ都合モ有之候趣ヲ以テ左ノ工事ヲ来ル二十日迄ニ竣工ノ義同船長ヨリ出願致候。然ルニ右八十六日ヨリ十九日迄定時間外四時間ノ増服業ヲ為サ、レハ落成難致⁽⁴²⁾」と、ヤラ号の定期出航のために職工を残業させていた。以上の事例から、日清戦争直前、海軍の「軍需」のため多忙を極めていた横須賀造船所はやむを得ず一部の「軍需」の修理工事を私立の石川島造船所に依頼したが、反対に外国軍艦と郵船の修理は外交問題に直結するためか、依然として修理要請を歓迎し、「外需」に従事していたことが分かる。

明治二七年、日清戦争の勃発後、海軍省は外国船の修理に関して、

まず八月一日に「各鎮守府造船部ニ於テ政府ノ使用ニ属セサル内国船舶及外国艦船ノ製造及修理ヲ停止ス⁽⁴³⁾」という告示を發し、戦時中の部外工事の受入れを禁止していた。しかし、翌二八年一月四日、海軍省は再び告示を發して部外工事の受入れ禁止に関する前年八月の告示を廢止した⁽⁴⁴⁾。さらに、戦争終結後、前線から帰還した戦傷艦の修理、徴用船舶の復旧、戦利艦の修理改造、あるいは台湾への軍艦派遣のため の応急修理など多様の工事によって徴用された長崎造船所を含む海軍所管の造船工廠は多忙を極めていた。それにもかかわらず明治二八年一二月、海軍省は外国軍艦を特別視して「外国軍艦ノ入渠若クハ修理ノ要求有之候節ハ部内艦船ノ工事ニ差支ナキ限りハ可成丈ケ繰合セ其要求ニ応スル方針ニ御取計相成度⁽⁴⁵⁾」と各鎮守府に命じていた。一年四ヶ月の間、外国船、とりわけ外国軍艦の修理工事の受入れに対する海軍省の態度の変化は実に激しかった。

横須賀造船所に限定すると、同造船所は二七年六月から八月の間、ほぼフル稼働で出師準備を行い、艦船の整備・修理工事、民間から徴用された船舶の修理・改造工事に従事した。しかし開戦後、徴用された長崎造船所を含むその他の海軍管下の諸造船所と比較すれば、前線から地理的に離れている横須賀造船所はそれほど混雑していたわけではなかった。そこで横須賀造船所は各鎮守府・各艦隊からの請求を受けて前線の造船所から時間を要する大工事を一部引き受け、さらに職工を派遣して他造船所の工事を支援した⁽⁴⁶⁾。たとえば二八年四、五月、佐世保・呉両鎮守府は「目下同所ハ他ノ工事多キ為メ」軍艦吉野、天龍、海門など複雑な、あるいは大規模な工事を横須賀鎮守府に依頼していた⁽⁴⁷⁾。こうして補助的な役割を果たした横須賀造船所は戦時中も外国船の修理需要にも対応していた。前述の通り、二七年八月、海軍省

は各鎮守府における部外船の修理の禁止を告示したが、同月、清国人が搭乗するイギリス軍艦カロライン号の入渠修理が申請される。修理期間中の清国人の上陸に伴うトラブルが懸念されたが、海軍省は「英艦入渠ノ事ハ公使ヲ経テ外務大臣ヨリモ請求アリタリ、至極差急ノ模様ニツキ、差繰リ至急入渠ノ事ニ取計ハレタシ⁽⁴⁸⁾」と、外務省の立場に配慮して同艦の優先修理を横須賀鎮守府に指示した。さらに一二月、横須賀造船所におけるロシア軍艦アドミラルナヒモフ号の修理請求もこれを許可していた⁽⁴⁹⁾。また、外国軍艦にとどまらず横須賀造船所は外国商船の入渠修理にも従事していた⁽⁵⁰⁾。部外船修理に関する二七年八月の禁令は遵守されていなかったのである。

ここまで明治一六年の軍拡開始から日清戦争まで、横須賀造船所における外国船修理の状況を概観し、日清戦争直前、「軍需」のため多忙を極めていた横須賀造船所が、一部の「軍需」を私立の石川島造船所に依頼・排出していたことが明らかになった。そこで第二章では、視点を東京の石川島造船所に移し、「軍需」を私立造船所に委託することに對する海軍の態度、および石川島造船所が「軍需」に従事する状況について検討したい。

第二章、貸渡前後の石川島造船所と「軍需」

東京の隅田川河口に位置する石川島造船所は、嘉永六（一八五三）年水戸藩が設立した造船所であり、文久二（一八六二）年から四年の年月をかけて日本最初の蒸気軍艦千代田形の建造に成功した。維新後、新政府は石川島造船所を接収し、明治五年二月に同造船所を海軍省主船寮に移管した。同年一〇月には石川島造船所と改称され、海軍の艦

船修理工事を主体業務とするようになり、建造は小規模な蒸気船に限られた。⁽⁵¹⁾ 本章の第一節は、まず海軍省所管時代の石川島造船所における海軍部内艦船の修理状況について簡単にまとめる。

一、海軍省所管時代の石川島造船所

明治五年二月の海軍省主船寮移管から九年八月に主船寮管下の石川島修船所が閉鎖されるまで、海軍が石川島造船所を管轄した期間はわずか四年半である。その間、七年五月に主船寮は本省内から石川島へ移転し、同年六月、海軍省に対して部外船舶の修理手続きと順序に関する「主船寮ニ於テ修復船取扱之手続」を提出した。その第一条では部外船舶の修理申請の手續きに関して、「当寮へ船隻ノ修理ヲ仰ク者ハ別紙願書式ノ通、郵便蒸気船会社所轄ノ船ハ社名ヲ以テシ、其他ノ会社ハ社長ノ名及其区ノ戸長之レニ與印シ、士民一己ノ所持船ハ船主ノ名及戸長與印シテ願出スヘキ事」と規定していたが、海軍省側は「修理ヲ仰ク者会社並士民一己ノ所持船ニ限ル詎ニモ有之間敷、諸省使等又ハ外国船取扱ハ如何規定候哉⁽⁵²⁾」と他官庁の所有船あるいは外国船舶の修理手續きに関して主船寮に問い合わせた。海軍省の問い合わせに対して主船寮の回答は次のようなものであった。すなわち、「諸省使等所轄ノ船依頼之節ハ本文ニ照準取捨致候テ取扱ヒ申込方及納金方等者従前ノ通り取計候義ニ御座候。又外国船ハ当所へ入漕致候義ハ無之候、且右之手続ハ当石川島本寮ニ限り施行致候義ニテ横須賀造船所ノ方ハ兼テ工部省所轄以来仕来之通り取計ヒ、此手續ニハ開セサル事ニ御座候⁽⁵³⁾」。主船寮の返答によれば、明治七年六月段階において石川島はまだ外国船の修理工事を受入れた事例がなかったことが分かる。また横須賀造船所に関しては「工部省所轄以来仕来之通り」内外船舶の

修理に従事していたので、海軍省主船寮が制定した船舶修理の手續きに関する規則の効力はこの時期まだ横須賀造船所に及んでいなかった。一方、海軍省は明治七年五月、海軍部内の艦船修復に関して「艦船諸修復之節ハ自今指揮官並其所管之長官ヨリ直ニ当寮〔主船寮〕ニ掛合之上修復可致」と省内に布達したが、主船寮はこの布達に以下の三点を補足として加えるよう海軍省に上申し、「其筋工御達シ置相成度」と要求した。

一、石川島ニ於テ諸艦船修復之義、指揮官並所管ノ長官ヨリ申入之節ハ仮令至急之申添有之候トモ当寮ニ於テハ都テ申込之順序ヲ以テ着手修理致シ候事

一、石川島ニ於テ諸修復之内、申入之順序ヲ追ハス着手修理可致分ニ限リ至急修理可致旨本省ヨリ特別ニ必ス御達シ相成候事。

一、横須賀造船所之義ハ旧政府来首長ウエルニ御委任ニテ既ニ先年トツク開キ之節為披露各人ヲ招待盛饌会ヲ取行候程之儀ニテ、皇国船外国船之差別ナク修理致シ候事ニ相成居候義ニ付本省御所管之艦船ト雖モ順序ヲ外シ修理致シ候義ハ事実ニ於テ難出来候間、内外船トモ込メ惣テ申込之順序ヲ以テ着手修理可致候事⁽⁵³⁾。

まず第一、第二点で、石川島修船場で海軍艦船を修理する際、海軍省の指令がなければ「仮令至急之申添有之候トモ当寮ニ於テハ都テ申込之順序ヲ以テ着手修理致シ候」という方針を示して、指揮官による緊急要請に応じないことを明言した。第三点では横須賀造船所に言及し、同造船所も「内外船トモ込メ惣テ申込之順序ヲ以テ着手修理可致候」と説明している。この第三点の説明に関して室山義正は、海軍省

表三、明治六～八年、横須賀造船所・石川島造船所において施行した艦船修理費

艦船名	排水量 (トン)	横須賀・明治6年修理費 (円)		石川島・明治6年修理費 (円)		横須賀・明治7
		総計	1トンあたり	総計	1トンあたり	総計
第一丁卯	125	44.00	0.35	3225.38	25.80	258.50
第二丁卯	125					5111.05
日進	1468	310.50	0.21	98.56	0.07	3081.20
春日	1269	9214.55	7.26	220.33	0.17	260.85
東	1358	776.90	0.57	251.62	0.19	2918.55
筑波	1978	2028.45	1.03	2351.13	1.19	8580.05
龍驤	2571	7206.95	2.80	2106.43	0.82	4010.55
浅間	1422					23380.90
鳳翔	316			356.68	1.13	
富士山	1000			16991.43	16.99	
千代田形	140			661.34	4.72	
高雄丸	1191					
大坂丸	440	4263.75	9.69	126.45	0.29	628.10
第一利根川丸	119				0.00	471.30
雲揚	245			642.31	2.62	
孟春	357			6959.23	19.49	
摂津	920			1990.42	2.16	
乾行	522			5748.52	11.01	
肇敏丸	885			158.22	0.18	
蒼龍丸	198			7.09	0.04	
艦船名	合計・横須賀 (円)		合計・石川島 (円)		合計・石川島／合計・横須賀	
	総計	1トンあたり	総計	1トンあたり		
第一丁卯	302.50	2.42	17219.99	137.76	56.93	
第二丁卯	5111.05	40.89	1082.60	8.66	0.21	
日進	11896.29	8.10	1227.52	0.84	0.10	
春日	10358.22	8.16	1210.64	0.95	0.12	
東	15644.10	11.52	1793.28	1.32	0.11	
筑波	16858.50	8.52	10160.22	5.14	0.60	
龍驤	15151.88	5.89	6737.53	2.62	0.44	
浅間	23380.90	16.44	25939.50	18.24	1.11	
鳳翔	11861.12	37.54	2039.45	6.45	0.17	
富士山	2839.56	2.84	41544.67	41.54	14.63	
千代田形	163.24	1.17	3990.58	28.50	24.45	
高雄丸	17107.24	14.36	1831.63	1.54	0.11	
大坂丸	7511.42	17.07	2830.26	6.43	0.38	
第一利根川丸	471.30	3.96	1842.63	15.48	3.91	
雲揚			9673.99	3949		
孟春			22578.43	63.24		
摂津			7555.62	8.21		
乾行			11446.93	21.93		
肇敏丸			15766.40	17.82		
蒼龍丸			1175.89	5.94		

とヴェルニーとの経営方針上の対立を重視して、「横須賀造船所は」フランス資本による民間造船所と何ら異なる所はなかった。列強海軍の極東における修理・補給基地たる機能を果たしていた」と評価している。さらに八年五月、海軍省は「艦船新造及修理取扱法」を制定し、石川島造船所は「修復而已ト被相定候ニ付テハ端船及十馬力以下小蒸気船ノ外同所ニ於テ蒸気船帆前船等製造ノ義ハ今後悉皆相廢止候」と定め、一方で「横須賀造船所ニ於テハ蒸気軍艦帆前船之内不絶三艘宛新製ニ着手致居候積リニ可相心得就テハ其寮所轄ニ可申付程ノ修復ニ無之分并ニ石川島へ乗入り候義出来致候丈ケノ艦船ハ総テ石川島ニ於テ修理取計候様可致候事」と規定した。部内の艦船修造に関して、石川島造船所と横須賀造船所をそれぞれ修理と新造の専門工場としたこの海軍省の方針転換にもなつて、石川島造船所の性格も大きく変化した。この「艦船新造及修理取扱法」を制定した海軍省の意図については、異なる視角から考察すると、全く反対の結論が導かれる可能性もある。

たとえば、室山によると、海軍省の目的は「艦船修理をヴェルニーの権限の及ばない石川島造船所に集中し、横須賀は新艦建造専門工場にしてその支配力を弱める所にあつた」。外国船舶の修理をめぐるヴェルニーと海軍省との「方針対立」を重視する室山は、海軍省の艦船修造方針の転換を横須賀造船所・ヴェルニーへの対抗措置として捉え、石川島造船所の修理専門化は対抗措置の「強化」であると説明している。しかし、「艦船新造及修理取扱法」が制定されたわずか半年後の一月二五日、「肥田主船頭ハ本所〔横須賀造船所〕長官遠武主船助ニ自今石川島修船所ノ修理工事ハ概ネ本所ニ移嘱スル旨ヲ通告」し、ここで艦船修理の工事は再び横須賀造船所が請け負うことになる。し

かも、この艦船修理拠点の移転は「海軍省カ早晚石川島修船所ヲ廢シテ之ヲ兵器局ノ管轄ニ属セシメントスル計画ニ因」るものであつた。この事実に基づいて石川島重工工業社史はむしろ石川島造船所の新造船機能の喪失の方に注目し、海軍省の目的は「艦船新造修理取扱法」の制定により石川島造船所から横須賀造船所へ業務を移管し、それによつて石川島造船所を弱体化させることであつたと捉えており、室山とは正反対の説を唱えている。

たしかに、修理工事の横須賀造船所への再集中はヴェルニーの解雇と時期が重なつており、両者は無関係とは思えない。しかし、海軍艦船の修理工事を石川島造船所に集中させることによつてヴェルニーに對抗したという室山説については、疑問を感じざるをえない。そこでまず『横須賀海軍船廠史』の記載から、明治六年から八年までの横須賀造船所と石川島造船所における海軍部内艦船の修理費を表三にまとめる。ここで算出する一トンあたりの修理費はある程度工事量を反映すると思われる。

一部の艦船は両方の造船所で修理工事を受けたが、それでも修理費の数値や「合計・石川島／合計・横須賀」の数値が示すように、工事の量がどちらか一つの造船所に集中する傾向にある。「合計・石川島／合計・横須賀」の数値が〇・〇〇、すなわち両造船所間の修理費の差が倍以内にとどまつたのは軍艦筑波と浅間の二隻だけであり、他の艦船の場合はほとんどのケースで、四倍以上の差がついている。

さらに艦船の排水量を考慮すると、一〇〇〇トン以上の大型艦船八隻のうち、富士山艦以外の七隻は横須賀における修理費が圧倒的に高額であつた。逆に修理を石川島造船所に依存していたのは基本的には小型艦船であつた。つまり、海軍部内船舶の修理のうち、横須賀造船

所は大型艦を主に担当し、小型艦の工事は主に石川島造船所に委託する、という分担体制が存在した可能性が高い。このような分担体制が敷かれた背景には石川島造船所の設備面および地理的な制限が存在していた。

明治五年、海軍省造船局は石川島造船所の船渠建設に関して次のように上申している。「右八元ヨリ巨大之艦船御修覆之為メニ御出来相成候次第ニハ無之、当津入出々来候乾行、鳳翔、孟春、雲揚兩丁卯以下之艦船等修覆之為メニ致シ候義ニテ、巨大之艦船ニ至リテハ品海辺之寄り洲御浚立之上ナラテハ入津モ出来不申⁽⁶¹⁾」。隅田川河口に位置する石川島は川の土砂の沈積のため周囲の水深が浅く、明治一〇年代の一連の東京湾の浚渫事業により石川島造船所の入渠船出入りがよく改善されるが、それまで喫水の深い艦船は品川沖から石川島まで曳航できないため、品川沖で出張修理を行うのが通例であった⁽⁶²⁾。また、石川島造船所の船渠は木造で、しかも同時期の横須賀造船所の船渠より小規模であった。明治九年、石川島造船所が平野富二に貸渡された後、『横浜毎日新聞』に掲載された石川島造船所の船渠広告からは、当時石川島造船所に入渠できたのは総トン数六〇〇トン以下の小型船舶だけであったことが分かる⁽⁶³⁾。

このように設備上の問題、地理的条件、明治初年の海軍艦船のうち六〇〇トン以上のものは入渠どころか、石川島造船所まで回航することすら困難であり、品川沖まで回航して造船所の出張修理を受けることしかできなかったのである。つまり、石川島造船所に海軍部内艦船の修理工事を集中させてヴェルニーの支配力を弱めるという対抗策は、石川島造船所の修理能力に鑑みて非現実的と思われる。前述の通り海軍省は「艦船新造及修理取扱法」を制定してまもなく、石川島造船所

の閉鎖を決定したが、同社の社史もその要因を造船所の立地条件、とりわけ土地の狭小・港湾の浅いことに求めている⁽⁶⁴⁾。

九年九月、海軍省は平野富二の出願に応じ、石川島造船所を平野に貸渡した。その出願・許可の過程は先行研究に詳しいのでここでは贅言を要しない。私立の石川島平野造船所が設立されると、平野富二は政府から次々と石川島にある旧造兵所跡の建造物などの貸渡し、または払下げを受け、さらに一二年には横浜製鉄所の貸渡しを受け、一〇年代初期までにトップクラスの私立機械工場へと成長を遂げた。私立企業としての石川島造船所は一〇年代から、横須賀造船所から排出された一部の「軍需」と「外需」にも応じていた。ここからは明治一〇年代以降の石川島平野造船所が「軍需」にも対応した状況を簡単に考察したい。

二、私立の石川島平野造船所と「軍需」

明治一〇年西南戦争以降、急増した艦船修理の需要に応じるために横須賀造船所は多忙を極めていた。海軍省内には横須賀造船所の負担を軽減するため、海軍艦船の修理工事の一部を私立企業、とりわけ石川島造船所に委託するべきだという意見があった。『東京日日新聞』の記事からは、一二年五月の時点で石川島造船所がすでに海軍の雷電艦の修理工事に従事していたことがわかる⁽⁶⁵⁾。一三年四月には海軍省軍務局も本省に「所轄着龍丸所々修復可致ケ所有之」、しかし「軍艦之修理スベキモノ差湊何分目今着手致兼候」という状況であり、そのため「東京府下民立造船所ニ於テ修理相成候様致度⁽⁶⁷⁾」と上申していた。しかし、修理工事を私立企業に委託する場合、工事費用が部内造船所より多少高くなるのが一般的であり、「工事ノ性質ニ抛リ海軍部内ニ

テ製造スルヨリ倍余モ高価トナル例往々有之⁽⁶⁸⁾という記録も残っている。一〇年代初期、修理予算の不足に苦しんでいた横須賀造船所、およびそれを管轄する主船局の部外工場への工事委託に対する態度は極めて消極的であった。蒼龍丸の修理に関して主船局はまず「入費仕操方至難ニシテ十二年度中ニ着手スル時ハ既定ノ年額ニ不足ヲ来タス懸念」があり、「然ルニ民立造船所へ托スルモ齊シク其入費ニ於テハ到底別途御支出ヲ要スルノ外有之間敷」と修理予算の不足を強調し、「艦船之修復ヲ民立造船所へ托シ候而ハ海軍へ横須賀造船所ヲ附置カ⁽⁶⁹⁾ル詮無之而已ナラス、該所作業之経済上ニモ關係致シ不輕筋ト被存、勿論非常等ニ際シ片時モ難差置程之場合ニ候ハ、格別、平時ニアリテハ私立造船所へ相托シ候義ハ先ツ御許可不相成方ト存候」と予算と横須賀造船所の経営上の観点から「軍需」の修理工事を私立企業に委託することに強く反対していた。

また、私立造船所の工事技術や材料の品質に不信感をもつ者、工事を分割して複数の造船所で施行することの煩雑さを強調する意見、そもそも私立造船所へ「軍需」委託すること自体に反対する声もあった。たとえば、一四年三月、軍艦筑波の修理に関して「渠内之工事ハ当所〔横須賀造船所〕ニテ取計、其余ハ白峯平野等之造船家へ相託可申」という海軍省の意向に対し、横須賀造船所は次のように反論する。

敬承篤ト取調候ニ該艦ハ三甲板張替ヘキ筈之処、是ニ使用スル木材ハ迎モ前両人之手ニテハ整ヒ申間敷ニ付、何レ木材等ハ当所ヨリ相渡シ、其余工事ノミヲ委托スル次第ニ有之。然ルニ該艦点檢上故障無之ヶ所丈ハ都合ヲ以入渠前ニモ修理着手之見込ニ有之ニ付、入渠後ヲ前両人之内ヘ托スルトストキハ工事両所ニ跨リ大ニ不都合之

次第モ有之、且万一填隙之粗漏ナルトキハ忽チ雨漏ヲ生シ、品ニ寄再応填隙致候等之患モ可有之。加之該艦ハ点檢之為メ荷物等悉皆陸揚ケ致シ、旁以不都合ト被存候条精々至急当所ニテ悉皆修理取計様仕度⁽⁷⁰⁾。

しかし、明治一六年の軍拡開始以降、新艦の建造・輸入の増加に伴って日常メンテナンスとしての修理工事の需要も増加し続いていた。もはや海軍の造船所だけでは「軍需」の修理工事に対応することが不可能であると感じた海軍省は、一八年「艦船造修規則」を制定し、第一六条で「造船所ニ於テ艦船新製修理改造新設ノ工事予定ノ日数アルモ更ニ至急落成セシムヘキ命令アルトキ或ハ工事多端ニシテ速成ノ見込ナキトキハ工事ヲ分裂シ、他ノ製作場ニ依托スルコトヲ得、此場合ニ於テハ其造船所員ヲシテ監督セシム可シ」と規定し、至急の場合には工事を分割して一部を部外工場に委託することを認めた。

明治一六年、平野富二は横浜製鉄所から借用中の機械や設備を石川島に移転することを海軍省に請願し、許可を受けた。移転された工作機械はいずれもイギリス、アメリカおよびフランス製で、当時としては最新のものであった⁽⁷²⁾。その二年後の明治一八年に海軍省から砲艦鳥海の注文を受ける頃には、横浜製鉄所の機械移転を通して獲得した設備・技術力が主船局に認められていた。一月、砲艦の注文先に関して主船局は海軍本省に「石川島平野造船所ノ義ハ先般横浜製鉄所ノ諸機械等石川島へ引移シ済ノ趣ニ付テハ蒸気艦製造方ニ於テモ差間無之ト信認致シ候ニ付、右砲艦一艘ハ該造船所於テ製造セシメラレ候テハ如何哉」と石川島造船所を推薦している。しかし海軍本省はなお石川島造船所の技術力について「製鉄所ヲ移セルヲ以テ遽ニ砲艦ヲ製造スル

ニ差閫ナシト断定スルハ少シク不安心ニ被存候、且該造船所ニテハ嘗テ実馬力二百以上ノモノヲ製造セルヲ聞カズ」と不安を示して民間への軍需発注に消極的であった。

視点を艦船修理に戻すと、第一節でも述べたが、明治二三年に横須賀造船所は一〇隻以上の部内艦船の修理工事を石川島造船所に委託した。そこでも、明治二三年から二五年までの間に石川島造船所が引受けた海軍艦船の修理工事をまとめると以下のようになる。⁽⁷⁴⁾

明治二三年…浪速、水雷艇四隻、葛城、水雷艇小鷹、扶桑附属蒸気船、高雄機関、大和、浪速機関、武蔵、海軍大学小蒸気船、海門、第四震天。

明治二四年…比叡、武蔵、第四水雷艇、愛宕機関、高雄。

明治二五年…武蔵、葛城、八重山。愛宕、明治丸、ほか軍艦三隻。

たしかに明治二三年は石川島造船所に委託される艦船修理工事の量が突出して多かったと言える。横須賀鎮守府が海軍省に提出した文書中では、部外企業に修理工事を委託する理由として、造船所の「工事中では、使用難致器械モ有之」こと、あるいは「機械铸造両工場改築ニ着手中ニ有之旁本艦修理ニ取掛ラセ候余裕無之」⁽⁷⁵⁾ことがよく挙げられていた。『横須賀海軍船廠史』によると、二三年は「造船部铸造工場ハ工業費ヲ以テ本年度中ニ建替ノ筈ニテ既ニ三月二十日ヨリ工事ニ着手中ナリ、就テハ鑄物業ハ目下全ク中止ノ姿ナルカ、新造及修理艦船ノ工事ハ固ヨリ中止スヘキモノニアラス。然レハ之等艦船ニ要スル鑄物ハ之レヲ他ニ注文スルノ外ナシ」⁽⁷⁶⁾という特別な事情があり、工場建替の影響を受けて横須賀造船所は機能不全に陥っていた。

このように石川島造船所は非常時において艦船修理の一部を受託して横須賀造船所を補助する役割を果たしていた。

しかし、日清戦争直前の石川島造船所の経営状況に関して、寺谷武明が指摘している通り、実際当時同造船所は「予想外に軍需・官需が少ないのであって、経営活動の重点は民需に置かれていた」⁽⁷⁷⁾。船舶修理事務に限定して見ても、西日本で多くの「軍需」の入渠修理工事を引受けた長崎造船所と比べて、石川島造船所が果たした役割は比較的小さかった。前述の通り、船渠の大きさおよび地理的条件によって石川島造船所の船舶修理能力は大きく制限された。明治一〇年代から二五年までの入渠記録中に、小型の水雷艇を除いて海軍の艦船が石川島造船所の船渠を利用した例はほとんどなかった。⁽⁷⁸⁾

また、明治二〇年代、「艦船検査規則」の成立後、艦船の検査工事は横須賀造船所の船渠内工事の約半分を占めていた。しかし検査とは、入渠させて艦船の兵器・機関を含めて全面的な点検を行う大規模な工事である。その性質上、艦船の検査は「私立造船所ニ於テ施行ノ義ハ差支有之」と言わざるを得ず、「成ル可ク海軍部内ノ工場ニ於テ検査施行致度」⁽⁷⁹⁾工事であり、その工事に私立造船所が補助的役割を果たすことはそもそも期待されていなかった。

本章をまとめると、海軍所管時代の石川島造船所は中小型艦船の修理工場として活躍することもあったが、結局は不利な立地条件ゆえに海軍に放棄された。平野富二に貸渡した後、艦船修理関係の「軍需」の受入れに限定して見ると、「非常等ニ際シ片時モ難差置程之場合」、造船所は多数の海軍艦船の修理工事を受入れて横須賀造船所に対して補助的な役割を果たし、さらに国内私立企業製の軍艦第一号、砲艦鳥海の工事受注に成功した。しかし、設備、技術と地理的制限のため、

明治一六年軍拡の開始後、東京湾内で横須賀が対応しきれない「軍需」を消化する力を得ることはなかった。

「軍需」のほか、横須賀造船所から排出された「民需」の視点から一六年軍拡以降の石川島造船所の経営活動を考察した室山義正は、横須賀造船所の「軍需」排出によって「市場が倍増したにも拘らず作業収入がかかる僅少にとどまったことは、平野造船所が市場拡大を埋め合わせる能力・設備を有していなかったことを示している」と石川島造船所の能力・設備を低く評価している。最後の第三章では「外需」に焦点をあて、横浜に寄港した外国船が石川島へ回航して修理を受けようとした際の申請手続きの制定、および規則制定に対する関係官庁の関心について考察する。

第三章、私立石川島造船所と「外需」

一、私立石川島造船所における外国船の修理状況

海軍所管時代の石川島造船所が外国船の修理を受入れた記録は管見の限りないと思われる。石川島造船所が平野富二に貸し渡された三ヶ月後の明治九年一月、平野は早くも東京府権知事楠本正隆に対して「今後横浜碇泊ノ外国船修復ノ義依頼受候。茲ハ横浜税関ノ免許ヲ得、横須賀造船場へ修復ノ為相回候手續ト同般ノ振合ヲ以石川島へも相回候儀出来候様致度」と申請していた。東京府は「外国商船碇泊ハ難相成開市場規則ニ候得共、修船之義ハ全別格之義ニテ殊更人民ニシテ如此盛業ヲ相起シ候義ハ可賞筋ニシテ往々回船營業者之大ニ便利ヲ助ケ候筋ト存候間聞届候積」と造船業の興盛の視点からこれを支持し、

さらに東京府から照会を受けた横浜税関も、密商取締のため「其時二為取締税関監吏一名為乗組候」ことを条件として賛同した。⁽⁸¹⁾

平野の伺書は東京府と内務省を経由して二月一九日太政官に上申された。太政官からの照会を受けた外務省は「東京府ニテ密商ノ取締充分行届候上ハ修船場持主へ外国船トイヘトモ日本政府ヨリ免許ヲ受タル船ナラハ入渠修復スルニ差支ナシ」とし、さらに石川島での修理を求める外国船の申請手続きについては「外国人ノ内右修船場ノアルヲ聞及、修復ヲ托シ度ト望ム時ハ横浜税関へ為願出、同関ノ見込ヲ以其都度特別ノ免許ヲ与へ、若不都合ノ事アル時ハ前例アルトモ決テ免許ヲ与へサル事ニ相定候ハ、差支無之」と、その決定権を横浜税関に付与することを主張していた。翌一〇年一月、内務省の上申は許可され、さらに外務省の意見によって「修復ヲ要スル外国船主ヨリ横浜税関へ願出サセ、同関之免許ヲ受候上ハ回船修復不苦」という規則が制定された。こうして石川島造船所が船舶修理という「外需」に従事することは制度上可能になっていた。

以上のように、横浜に寄港した外国船の修理需要を重要な顧客市場として認識した平野富二は経営初期から外国船修理の受入れ許可を政府からもらい、東京湾内唯一の私立船渠として外国船修理市場に参入した。明治九年一月二七日から、平野は『横浜毎日新聞』に二ヶ月にわたり「今般石川島船渠ニ於テ惣噸數六百噸迄之蒸氣船并帆前船共左之定価ヲ以テ入渠請負仕」、「二百噸以下三日間ニ付金二百円、但二百噸以上六百噸迄五十噸毎ニ金二十五円宛ヲ増ス。二百噸以下三日後一日金二十円、但二百噸以上六百噸迄百噸毎ニ金五十円宛ヲ増ス」という入渠修理に関する広告を打った。その内容からは、外国船を含む横浜に來航する六〇〇トン以下、その中でも主に二〇〇トン前後の小型

船が、平野が想定した主要顧客層であったことが分かる。このように積極的な「外需」の受入れを表明していたにもかかわらず、石川島平野造船所が外国船の修理工事を最初に受注したのは、最初に広告を打った明治九年から四年が経過した、明治一三年のことであった。日本に來航したロシア商船ノルデンスキョルト号は航海中船体に損傷を受け、その修理を石川島造船所に依頼していた。明治一三〜一四年に出版された平野富二の伝記も、ロシア船修理の事績に関して「功成るの後魯人驚きて曰く、図らず日本人の此の如く造船術に長せたととは感嘆刻を移せり吾が顯官これを聞き魯人を招きて祝盃を挙げたり。蓋し国光を益すものといふべし」と高く評価していた。ここで明治一〇年代、石川島平野造船所の船舶入渠修理事績を表四にまとめる。⁽⁸⁶⁾

まず全体を概観すると、開業初期は帆船の修理量の多さが目立つが一三年を境にその比率が激減している。これは寺谷武明の研究によると、石川島平野造船所の開業初期には蒸気船の特性や優位性が十分に認知されておらず、もっぱら帆船の建造や船舶修理で利益をあげていたことによる。⁽⁸⁷⁾ また松方デフレの影響で入渠船の総量は多少上下していたが、表四のI行で算出する通り、入渠船の平均トン数は一〇年代を通じて三〇〇トン以下にとどまっていた。これは、立地上の問題から小型船の入渠修理にしか従事できなかったことにもよる。明治一七〜一八年に東京府が行った東京湾浚渫工事⁽⁸⁸⁾によって石川島への通航条件は多少緩和され、入渠船の平均トン数も漸増した。一八年には、初期には入渠できなかった六〇〇トン以上の船舶、すなわち総トン数七〇〇トンの播磨丸の入渠に成功した。

平野が開業初期から打ち出した「外需」誘致策のもたらした効果は決して大きくない。明治一〇年代を通して修理のために石川島平野造

表四、明治一〇年代、石川島平野造船所の船舶修理状況

年度	内国船						C/G	G/F	外国船
	帆船隻数	帆船総トン数	蒸気船隻数	蒸気船総トン数	合計隻数	総トン数			
明治10年	3	770	0	0	3	770	100.0%	256.7	なし
明治11年	5	1421	2	617	7	2038	69.7%	291.1	なし
明治12年	7	2158	2	460	9	2618	82.4%	290.9	なし
明治13年	1	186	2	477	3	663	28.1%	221.0	ロシア軍艦1(蒸気船351トン)
明治14年	6	1761	11	2788	17	4549	38.7%	267.6	なし
明治15年	6	1977	13	2847	19	4824	41.0%	253.9	アメリカ商船2 (2隻とも帆船100トン、70トン)
明治16年	6	1846	8	1005	14	2851	64.7%	203.6	アメリカ商船1(帆船100トン)、 国籍不明商船1(帆船100トン)
明治17年	1	450	11	2183	12	2633	17.1%	219.4	イギリス商船(帆船250トン)、 ドイツ商船1(帆船300トン)
明治18年	2	200	10	3322	12	3522	5.7%	293.5	なし
明治19年 (3月まで)	1	408	1	180	2	588	69.4%	294.0	なし

船所に入渠した外国船は僅かに七隻、しかもその依頼も一時的なものにとどまり、持続的な外国船修理市場が形成されなかった。また当時の石川島平野造船所は機械製造や土木などの他事業も兼営していたので、明治一〇年代、東京湾内の修理船市場には巨大な需要があったにも拘らず、同造船所にとって修理船の「外需」が経営上で持つ意味は実に薄かった。⁽⁸⁹⁾ また、船渠のサイズと石川島附近の通航条件から考えて、当時の平野造船所は「外需」に充分に応じ、安定的な利益を確保する能力も持っていなかったと言える。

二、「税関決裁」という新規則の制定について

本章の冒頭部分で述べた通り、明治一〇年に太政官は「修復ヲ托シ度ト望ム時ハ横浜税関ヘ為願出、同関ノ見込ヲ以其都度特別ノ免許ヲ与ヘ」⁽⁹⁰⁾ という外務省の意見を聞入れて、石川島平野造船所に修理工事を依頼しようとした外国船の申請を裁決する権限を横浜税関に付与した。外務省が「税関決裁」を支持したことから、外務省は石川島平野造船所が受入れんとする顧客を外国商船のみと想定していたものと考えられ、同造船所が税関事務との関係性が薄く、且つ外国交際と密接な関係にある外国軍艦の修理工事に応じる可能性について考えていなかったと思われる。

また、最初に外国船修理の受入れに関して東京府に上申した際、申請手続きについて平野富二は「横須賀造船場へ修復ノ為回船候手続ト同般ノ振合」を望んでいた。外国商船に限定して見ると、明治九年に平野が上申した時点では、横須賀造船所に修理工事を依頼する外国商船は、在横浜各国領事館と神奈川県庁を経由して申請するという規則になっていた。この申請方式における横浜税関の立ち位置は、「許可

相成候節ハ以来直チニ其港税関ヘ通知可致」という大蔵省の照会が示す通り、密商取締のために海軍側の決裁結果が通知されるだけであった。税関は外国船の修理申請を決裁・許可する権限を全く持っていなかったのである。

しかし、石川島平野造船所の場合、外務省の主張によって横浜税関の立場が「報知の対象」から「決裁の主体」にまで格上げされ、逆に神奈川県庁は申請ルートから完全に排除された。この「税関決裁」の規則に対して神奈川県庁が不満を抱いたのも尤もである。一七年二月、ドイツ商船メルクルが石川島に入渠修理を申請した際、神奈川県令沖守固は外務・内務両省に対して以下の伺書を提出した。やや長文であるが、ここで全文を引用する。

当港碇泊ノ外国船修復等ノ為メ横須賀ヘ廻船ノ節ハ其都度領事ヲ經テ本庁ヘ願出、小官於テ免許ヲ与ヘ候例規ニ有之、其他不開港場ヘ向ケ渡航願出候節ハ経伺ノ上許可致来候間、過般独乙国メルクル号船修理ノ為石川島造船所ヘ廻船ノ義願出候節モ別段不都合筋無之ト認候間、経伺ノ上許可致其旨本港税関ヘ通報候処、該関長ヨリ外国船修復ノ為メ石川島ヘ廻船願ニ限リ該関於テ許可可取計旨明治十年二月中大蔵省ノ達ニ基キ爾来取扱来候旨通知有之候。抑モ外国船不開港場ヘ廻船スルニ当リ税関ノ関渉スル処ハ単ニ本港仮出港ヲ認許スルノ一点ニ止マリ、其廻船先ニ依リ之ヲ許否スル等ハ一般取締上地方庁ノ管理ニ属シ候方穩当ノ儀ト存候。然ルニ前頭石川島廻船ニ限リ本県ニ関セス、独リ税関ノミニテ許可候テハ取締上不都合ト存候条、本件ノ如ク商業ノ目的ヲ有セス、単ニ船体修理等ノ為メ石川島廻船ノ義ハ予テ相伺置候横須賀廻船ノ手続ト同様本県ヘ出願セシ

メ事實取調ノ上、小官ニテ直ニ許否候様致度。尤其都度本港仮出港ニ付テハ税関ト協議ヲ遂ケ、且之ヲ許可候トキハ警視庁へ通報可取計積ニ有之候。右何分ノ御指揮有之度此段相伺候也。⁹¹⁾

要約すると、明治一七年にドイツ商船メルクル号が石川島平野造船所への回航・修理を申請した際、「税関決裁」ではなく、横須賀造船所に外国商船の修理を依頼する従来のケースと同様、神奈川県庁に出願して「経伺ノ上許可」された。「経伺」の具体的なルートについては記載されていないが、おそらく神奈川県・東京府の両地方庁を経由して石川島平野造船所に申請したものと推測される。そして県庁が造船所側の返答を税関に報知したところ、申請の決裁権限をめぐって県庁と税関との間に論争が生じたというものである。外務省の主張を反映する「税関決裁」に対して神奈川県庁は、外国船の廻船の取締は一般的に地方庁の管理下にあるものであって、石川島造船場に廻船する場合に限って県が関与できないのは不都合であると、反対していた。

この神奈川県庁の意見について、外務卿井上馨は内務卿山県有朋に対して「外国船出入港ノ義ハ税関ノ最關係スル処ニ有之且石川島ハ神奈川県管内ニモ無之ニ付、仮令該県ニ於テ同所廻船ノ一事ヲ許可スルモ、其廻船先ノ取締向ニ於テハ更ニ警視庁へ照会セサルヲ得サル儀ニ有之候」と述べて「本件ハ従前通り税関ニ於テ許可シ、其都度神奈川県並警視庁へモ税関ヨリ直ニ通報致シ候方可然哉ニ被存候」と主張していた。⁹²⁾結局外務省の意見が内務省に容れられ、石川島への回航・修理の裁決権限は依然横浜税関に付与された。

ではなぜ外務省は「税関決裁」をそれほどまでに強く支持したのか、この点に留意しながら、この申請方式で修理を申請する場合、横浜税

関の許可を得てから修理が完了するまでの具体的な事務手続きについて、東京都公文書館所収の石川島造船所における外国船修理関係の文書を利用して考察したい。東京都公文書館には明治一五年から二六年までの石川島造船所における外国船の入渠修理関係の文書、合計一三隻分が確認できる。表五に関係文書の所蔵状況をまとめた。

ここでは明治二四年のアメリカの捕鯨船ラゴタ号を例として、修理完了までの一連の事務手続きについて説明する。①まず二四年五月二五日、横浜税関はラゴタ号の回航・修理を許可し、東京府庁宛で「米国鯨船バークラゴタ号船体修繕ノ為メ御管理下石川島造船所へ回船ノ義願出許可致候」という許可文書を作成し、外国船に手渡した（直接電報で造船所に送付するものもある）。更に税関の監吏一名を派遣してラゴタ号に便乗させ同船の回航・修理を監理する。②二六日、ラゴタ号は石川島造船所に到着した後、造船所は税関の許可文書とラゴタ号の乗組員名簿を添付し、府知事宛で府庁に「米国人ツレザ一所有ノ庫船ラゴタ号入渠修復ノ儀横浜税関ノ免許ヲ得依頼致来、本日石川島へ本船曳入候間、乗込人名書相添此段御届申上候也」と上申した。

③上申文書を受け取った府庁官房外務掛は税関の許可文書を確認した上で、二七日府知事に「横浜税関ノ認許ヲ受クル上ハ廻船修復苦シカラズ」と報告した。④最後に、修理工事の終了後、造船所は府庁外務掛を通じて府知事に「本年五月廿六日御届申上候米人フレザー一所有庫船ラゴタ号修繕相竣り候ニ付、本日帰船仕候間此段御届申上候也」と報告した。⁹⁴⁾

以上の事務手続きに関して、いくつかの特徴が確認できる。まず注意すべきは、②と④の手続き、すなわち石川島造船所が外国船の入渠修理と工事の竣工を府庁に上申する場合、必ずしも事前申請ではな

表五、石川島造船所における外国船の入渠修理関係文書の状況

年度	船名	横浜税関 許可文書	石川島造船所 →東京府庁外務掛・課 (入渠依頼に関する報告)	外務掛・ 課→知事	石川島造船所 →東京府庁外務掛・課 (竣工・出帆報告)	外務掛・ 課→知事
明治15年	米帆船オットル	○	○	○	○	○
明治17年	英船ウワンダリングミストレル	○	○	○	○	
明治17年	独帆船メタル	○	○	○		
明治20年	英帆船ネモ	○	○	○		
明治21年	英船ソテガウラ	○				
明治23年	英浚渫船菖蒲号		○			
明治24年	米捕鯨船ラゴタ	○	○	○	○	○
明治24年	英捕鯨船ノーチャス	○	○	○	○	○
明治24年	英捕鯨船ウホール		○	○	○	○
明治26年	英帆船メルメード				○	○
明治26年	米太平汽船会社石炭庫船エメー	○			○	○
明治26年	米太平汽船会社石炭庫船ハンス	○	○	○	○	○
明治26年	英領コロムビア帆船マーメイド	○	○	○		

かったということである。②の手続きに関しては、外国船の到着当日、あるいは翌日の報告が一般的⁽⁹⁵⁾で、④の竣工報告に関しても、基本的に出航後一〜三日後に府庁に報告していた。⁽⁹⁶⁾横浜税関の許可があれば、東京での出入港、石川島への回航、入渠など一連の事務に関して予め東京府庁の許可を得る必要はなく、回航後や出港後に造船所を通して府庁に事後報告すれば問題なかった。

さらに二六年九月の石炭庫船ハンス号のケースでは、横浜税関は東京府庁に「本月廿四日頃石川島造船所若クハ品川造船所へ廻船ノ儀許可致候⁽⁹⁷⁾」と通知していた。許可文書から見ると、外国船が税関に東京への回航を申請した時点では、必ずしも修理工事の依頼先が確定していたわけではなかった。とくに入渠の必要がなければ選択肢は石川島造船所以外にもあったため、まず東京に回航して現地で各造船所と直接交渉することも十分可能であった。「税関決裁」方式は手続きの柔軟性が高く効率的であったと言える。

横須賀造船所に対して外国船の修理を申請した場合、海軍所管という性質上、また同造船所の工事多忙のため、申請手続きは複雑であった。従来の横須賀造船所に修理を依頼する際の規則をそのまま踏襲すると、石川島造船所に修理を依頼する場合はおそらく、まず神奈川県、東京府の両地方庁を経由して造船所と連絡をとり現場の状況を確認し、その後同様のルートを経て外国船に結果を通知することになる。このような複雑な手続きは間違いなく審議裁決の効率を下げる。海軍の造船所ならともかく、私立造船所の場合でもこのような複雑な方法を踏襲する必要は全くなかった。

自身の権限が削がれることに不満を抱いた神奈川県庁は、あくまで従来の複雑な手続きを踏襲することを主張したが、これに対して外務

省はそれを拒絶した。税関に決裁権を付与しようとした外務省の意図については、あくまで推測することしかできないが、外国船修理の申請手続きの効率を上げるため、従来の非効率な往復連絡ルートのかわりに、「税関決裁」を採用することにより比較的に自由度が高く効率的な申請ルートを制定し、外国側の修理請求を円滑に処理することが外務省の第一義的な目的であったと思われる。

また、ハンス号の修理の際、横浜税関は東京府庁に「本月廿四日頃石川島造船所若クハ品川造船所へ廻船ノ儀許可致候」と通告したが、この品川造船所は、明治一六年に陸軍から借用した品川の第四台場に緒明菊三郎が設立した「緒明造船所」のことを指している。小型船修理用の船架を持つ同造船所は明治一九年、イギリス船フルゼッキ号から修理依頼を受けていた。この依頼に応じるために緒明は同年一月、東京府知事高崎五六に「我儀兼テ陸軍省ヨリ拝借罷在候品海第四砲台ニ於テ英国風帆船フルゼッキ号修繕方受負候処、未品川港ニ外国船出入ヲ御許可相居リ不申候由、実ニ困却仕候」、そのため「特別之御詮議ヲ以何卒同船品川港入港之儀御許可被成下度、此段奉懇願候也」と上申していた。

東京府庁内において外務課は「右外国船東京湾へ入渠ノ儀ハ石川島造船所持主平野富二ニ免許相成候先例モ有之候」を理由として許可する意向を示していた。また横浜税関も「本関別段差支筋無之、当度ニ限ラス今後モ同様ノ件可有之ニ付前年ノ平野富二石川島造船所へ外国船廻航許可相成候節之手続ニ相成候様此際其筋へ御稟議相成候ハ、今後御互ニ便宜之事ト存候」と、今後同様の請求があればすべて石川島造船所の先例に倣って処理することを主張した。緒明の上申は結局東京府庁を経由して内務省に許可された。その後、一九年一月一〜二月、

緒明造船所はドイツ船アンルヤアス号とフリードリッキ号の上架修理工事を行った⁽⁹⁹⁾。しかし、ドイツ船は従来の横須賀造船所と同様のルート、つまり神奈川県庁を経由して申請したために、地方庁と税関の争いが再び生じていた。二〇年四月、神奈川県知事沖守固は再び長大な上申書を提出し、「東京へ回漕スルモト雖トモ修復ノ場合ヲ除キ他ノ所用ニ係ル時ハ同様渾テ当庁於テ取扱来リ候義ニ有之候」を理由として「事業ヲ税関へ御委任相成候テハ外国船ニ対スル一般取締事務ノ振合ト権衡相合ハサルノミナラズ實際終ニ充分之取締難相立ニ至リ可申ト存候」と「税関決裁」の規則に不満を表明した。県庁の上申について内務・外務・大蔵三省が協議した結果、神奈川県主張は容れられなかったが、不開港場における外国船の修理問題をめぐる地方庁と税関の権限争いは決着がつかず問題は解消されなままとなった⁽¹⁰⁰⁾。

湯川文彦は明治初期の外国事務のうち、開港場の外国事務を明治初年の事務のなかで最も複合的な事務領域と評価し、開港場の「条約に規定される場」と「国内の一地方」という二重性格に注目して開港場の事務分界の形成について精緻に検討している⁽¹⁰¹⁾。横浜税関、神奈川県、東京府の両地方庁および民間企業が関わるこの外国船修理の審議問題は一般的な開港場問題よりなおさら複雑であった。また、明治一六年の軍拡以降の日本造船業における「民需」、「軍需」と「外需」の関係に関して室山義正は、軍拡の開始後「軍需」に集中しようとした横須賀造船所は部外の工事を排除するようになり、その結果排出された民需を満たし、進んで軍需にも応じられるような民間造船所が必要とされた」と述べている⁽¹⁰²⁾。しかし前述の通り、立地条件の悪さによって同造船所が「外需」と「軍需」に応じる能力のは実に欠乏であった。この

東京湾内の海軍部外船の修理能力の不足問題が改善されるのは日清戦争以降であった。私立船渠の発達によって明治三二年五月、海軍省は「自今海軍造船廠ニ於テハ帝國海軍艦船ニアラル船舶ノ入渠修理等ヲ施行セス。但シ海難其他一時危急ノ場合又ハ民間ニ於テ施行シ難キ理由アルモノハ此限リニアラス」と布告し、部外船修理への従事を禁止した。前述の通り、外国船の修理に関して経営や収益といった点では、石川島造船所における「外需」の意義は薄く見える。しかし、外国船が不開港場に位置する造船所に修理を申請する際の規則が制定された際、石川島造船所は、明治三〇年代以前における東京湾内で外国船の入渠修理に対応可能な唯一の私立造船所として「前例」となったのであり、その意義は評価されてよいだろう。日清戦争後に開業した浦賀船渠や石川島造船所浦賀分工場など、東京湾内の私立造船所が「外需」事務に従事する際には、石川島造船所における外国船修理が先例として参照されていたのである。これらの新設の私立造船所が外国船の修理を受け入れる状況、および海軍が「外需」排除にいたる背景に関する検討は将来課題として別稿に譲りたい。

註

- (1) 鈴木淳『明治の機械工業』（ミネルヴァ書房、一九九六年）五四頁。
- (2) 『中外商業新報』第五二〇五号、明治三二年六月二三日。
- (3) 室山義正『近代日本の軍事と財政』（東京大学出版会、一九八四年）二八九～三〇一頁。
- (4) 海軍大臣官房編『海軍制度沿革』第八卷、（海軍大臣官房、一九四〇年）二七三頁。

- (5) 横須賀海軍工廠編『横須賀海軍船廠史』第二卷（原書房、一九七九年）二二七頁。
- (6) 『横須賀海軍船廠史』第二卷（原書房、一九七九年）、三九〇～三九一頁。
- (7) 「英国軍艦ラーダシウス号横須賀造船所へ入渠修理請求ノ処ニ長崎造船所へ入渠ノ件」、「帝國造船所ニ於テ外国船艦修理方請願雜件」（以下「請願雜件」と略す）第三卷、外務省記録「1891-11-003」Ref.B.07090388200。以下、アジア歴史資料センターにて閲覧できる史料はすべてレファレンスコードで表記する。
- (8) 「独逸国軍艦ナウチルス号横須賀造船所入渠の件」海軍省公文備考、普号通覧-M.18-25-129、Ref.C.11019535300。
- (9) アメリカ軍艦ラシツピー号のケースは、「横浜ヨリ支那上海ニ渡航ノ際、本艦畏ル可キ非常ノ暴風ニ遭ヒ為メニ大坂ノ南東ヨリ大約六十里ノ処ニ於テ頗ル破壊」されたもので「若シ修繕ヲ加ヘサレハ忽チ沈没ス可キ危難ニ陥ラントス」という極めて危険な状態にあった。海軍省はそのような事情を考慮して同艦を優先的に修理するよう指示した。「米国軍艦ラシツピー号横須賀造船所へ入渠修理請求ノ件」、「請願雜件」第三卷、Ref.B.07090388100。および「米国軍艦ラシツピー号航海中破損に付き横須賀造船所に於て修理の件」、海軍省公文備考-普号通覧-M.18-33-137、Ref.C.11019621300参照。
- (10) 同艦の至急修理に関してロシア公使は海軍省に遭難した「アレウト号搜索之為メ、北海へ航行可致者ニ有之候ニ付、大至急ヲ要シ候儀ニ候」と請求していた。同事情を考慮して海軍省は横須賀鎮守府に対して同艦の「修理ハ大至急取計フベシ」と命じていた。

「露国軍艦ウイチャヂー号修復のため横須賀へ入港アレウト号捜索のため至急修復の件」海軍省公文雑輯一M 20-7-35' Ref. C 10124097000。

(11) たとえば、ロシア軍艦モノマフの場合、外務省は省員安藤謙介を海軍省に派遣し、「公使ヨリ親シク依頼有之候間、右入渠之義御練合ヲ以テ至急相運ヒ候様致度」と同艦の優先修理を依頼していた。依頼を受けた海軍省も横須賀鎮守府に対して「露国軍艦入渠ノ義最モ至急ヲ要シ、只今ヨリモ入渠致度旨外務省ヨリ切ニ依頼アリ。依テ可相成至急入渠スルトニ精々練合」と命令した。「露国軍艦入渠の件」海軍省公文備考一普号通覧一M 18-13-117' Ref. C 11019420400' C 11019420500。

(12) 八年五月一三日神奈川県令中島信行宛海軍大輔川村純義書簡および八年六月二五日寺島外務卿宛川村海軍大輔書簡、「横須賀造船所ニ於テ外国船艦入渠修理取扱参考書」外務省外交史料館5-1-8-0-4' 分割一Ref. B 07090374700' 五三、六六画像目。

(13) 「金剛艦入渠の件」海軍省公文備考一普号通覧一M 18-5-109' Ref. C 11019338000。

(14) 「金剛艦入渠の件」海軍省公文備考一普号通覧一M 18-5-109' Ref. C 11019337900。

(15) 当時北洋艦隊の日本來航の目的、および事件の経緯に関して馮青氏の研究が詳しい。馮青『中国海軍と近代日中関係』（錦正社、二〇一一年）。

(16) 「清国軍艦長崎ニ來航修繕スル様李鴻章へ勸告ノ儀ニ付在天津領事ヨリ申出ノ件」『請願雑件』第三卷、Ref. B 07090388600。

(17) モノカシー号の修理問題に関して、「米国軍艦モノカシー号横須

賀造船所ニ於テ船体検査請求ノ件」『請願雑件』第三卷、Ref. B 07090388700' 「造修 266」海軍省一公文備考一M 20-3-87' Ref. C 06090806200' および『横須賀海軍船廠史』第二卷、三八三頁参照。

(18) 「露国軍艦入渠の義の」海軍一公文雑輯 艦船部別輯一M 20-17-1' Ref. C 10100022400。

(19) 「外国船修復取扱手順の件に付外務省へ照会」および「外国船修復取扱手順の件に付神奈川県へ達」海軍省一公文類纂 M 10-51-271' Ref. C 09112528300' C 09112528400。

(20) 「造修 296」海軍省一公文備考一M 20-3-87' Ref. C 06090806300。

(21) 「独逸軍艦「イルチス号」入渠取計の件」海軍省一公文雑輯一M 21-6-50' Ref. C 10124308000。

(22) 一二年五月八日海軍大臣西郷從道宛外務大臣大隈重信書簡、「横須賀造船所ニ於テ外国船艦入渠修理取扱参考書」外務省外交史料館5-1-8-0-4' 分割一、Ref. B 07090374800' 三四〜三五画像目。

(23) 同前、二六〜三七画像目。

(24) 『横須賀海軍船廠史』第三卷、一二頁。

(25) 「各国郵船等修復出願手順の件神奈川県上申」海軍省一公文類纂一M 9-8-196' Ref. C 09112173100。

(26) 『横須賀海軍船廠史』第三卷、六九頁。

(27) 「横須賀鎮守府橋立工事残業の件」海軍省一公文雑輯一M 23-3-87' Ref. C 10124756900。

(28) 『海軍制度沿革』卷八（海軍大臣官房、一九四〇年）一二二頁。

(29) 「軍艦大和第2検査の延期の件外」海軍省一公文雑輯一M 23-3-87'

- Ref.C 10124758200°
- (30) 「水雷艇小鷹修理に付上申の件」海軍省―公文雑輯―M 23-3-87°
Ref.C 10124753500°
- (31) 「扶桑艦小蒸汽船機関部修理石川島造船所へ委託の件」海軍省―
公文雑輯―M 23-3-87° Ref.C 10124753700°
- (32) 「高雄艦機関部修理石川島造船所へ委託の件」海軍省―公文雑輯
―M 23-3-87° Ref.C 10124754000°
- (33) 「大和艦長上申修理廉書中付箋の分石川島造船所へ委託修理の
件」海軍省―公文雑輯―M 23-3-87° Ref.C 10124754800°
- (34) 「軍艦武蔵船体部機関部修理の件」海軍省―公文雑輯―M 23-3-87°
Ref.C 10124755700°
- (35) 「浪速艦機関部修理石川島造船所へ委託の件」海軍省―公文雑輯
―M 23-3-87° Ref.C 10124755500°
- (36) 「横須賀鎮守府大学校小蒸汽船及軍艦海門修理石川島造船所へ委
託の件」海軍省―公文雑輯―M 23-3-87° Ref.C 10124756000°
- (37) 「横須賀水雷隊第4震天修理及改造石川島造船所へ依託の件」海
軍省―公文雑輯―M 23-3-87° Ref.C 10124756400°
- (38) 「英国軍艦リヤンタ号船底塗替軍艦アラクリター入渠報告」海
軍省―公文雑輯―M 23-3-87° Ref.C 10124758500°
- (39) 「魯国軍艦ナシモフ工事の義に付御届」海軍省―公文雑輯―M 23
-3-87° Ref.C 10124758600°
- (40) 「軍艦武蔵葛城修理石川島造船所へ分割依託の件」海軍省―公文
雑輯―M 25-3-120° Ref.C 10125084500° および「軍艦八重山修
理工事石川島造船所へ分割依託の件」海軍省―公文雑輯―M 25-3
-120° Ref.C 10125084700°
- (41) 「横須賀鎮守府米国軍艦パラス号入渠の件」海軍省―公文雑輯―
M 25-4-121° Ref.C 10125092400°
- (42) 「横須賀鎮守府仏国郵船ヤラ号の工事定時間外4時間増服業施行
の件」海軍省―公文雑輯―M 25-4-121° Ref.C 10125091100° な
お、二六年末フランス軍艦艦長の至急修理の請求に応じて横須賀
造船所が職工を残業させた事例もある。「仏国軍艦アンコンスタ
ン号機械修理の為増服業の義に付御届の件」海軍省―公文雑輯―
M 26-4-136° Ref.C 10125280900°
- (43) 明治二七年八月一五日海軍省告示第一号、「公文類聚」第一八
編、明治二七年、卷三二、国立公文書館所蔵、Ref.A 15112835100°
- (44) 明治二八年一月四日海軍省告示第一号、「公文類聚」第一九編、
明治二八年、卷二四、国立公文書館所蔵、Ref.A 15113006700°
- (45) 『海軍制度沿革』卷八（海軍大臣官房、一九四〇年）二七三頁。
- (46) 『横須賀海軍船廠史』第三卷、二〇二―二〇五頁。
- (47) 「軍艦修理改造新設及公試運転并検査施行付委託契約保証金の
件」海軍省―公文備考―M 28-3-212°（六）二四―二五画像目、
Ref.C 06091029500°（一）二一七画像目、Ref.C 06091030000°
（二）二九画像目、Ref.C 06091030100°参照。
- (48) 「軍艦出入渠の件」海軍省―公文雑輯―M 27-3-154° Ref.C
10125465200° 四〇画像目、および「英艦カロライン号入渠の
件」海軍省―公文雑輯―M 27-3-154° Ref.C 10125465300°
- (49) 「露国軍艦「アドミラルナヒモ」号神戸より横須賀へ向け直航
入港の件」海軍省―公文雑輯―M 27-3-154° Ref.C 10125465400°
- (50) 例えば、二七年八月の禁令が撤廃された直後の一月中旬、横須
賀造船所はドイツ商船イレネ号の修理を受入れた。「独乙商船「イ

- レネ」号入渠の件」海軍省「公文雑輯」M 28-2-167' Ref. C 10125654400。
- (51) 寺谷武明『日本近代造船史序説』(巖南堂書店、一九七九年) 四五頁。
- (52) 「主船寮ニ於テ修復船取扱之手続」,「海軍省「公文類纂」M 7-11-167' Ref. C 09112105500' 一五〜一九画像目。
- (53) 同前、二五画像目。
- (54) 「修復(4)」,「海軍省「公文類纂」M 7-11-167' Ref. C 09112105600' 七〜九画像目。
- (55) 前掲室山義正『近代日本の軍事と財政』一四四頁。
- (56) 『横須賀海軍船廠史』第二卷、二四頁。
- (57) 前掲室山義正『近代日本の軍事と財政』一四四頁。
- (58) 『横須賀海軍船廠史』第二卷、一九〜三〇頁。
- (59) 石川島重工業株式会社社史編纂委員会編『石川島重工業株式会社108年史』(同社、一九六一年)二〇二頁。
- (60) 『横須賀海軍船廠史』第二卷、六一〜六五頁。
- (61) 「戊辰号大日記造船局申出 石川島ヘトック御建築の件」海軍省「公文類纂」M 5-29-101' Ref. C 09110717600'。
- (62) 『石川島重工業株式会社108年史』三六三頁。
- (63) 『横浜毎日新聞』明治九年十二月二日号。
- (64) 『石川島重工業株式会社108年史』二〇三頁。
- (65) たとえば、前掲『日本近代造船史序説』四五〜五〇頁。
- (66) 『東京日日新聞』明治十二年五月六日、二百四頁の雑報の記事では「即今石川島にて修繕中の雷電艦は工事の終り次第に横須賀廻り夫より近海を巡航する手筈なり」と記載している。
- (67) 「蒼龍丸民立造船所於て修復致度軍務局上申」海軍省「公文類纂」M 13-12-514' Ref. C 09114148000' 一画像目。
- (68) 「艦船修理改造并新設工事」海軍省「公文備考」M 27-2-197' Ref. C 06091009000' 四一画像目。
- (69) 前掲「蒼龍丸民立造船所於て修復致度軍務局上申」,三〜四画像目。
- (70) 「造船所伺 筑波艦修理方」海軍省「公文類纂」M 14-9-583' Ref. C 09114991700' 一〜二画像目。
- (71) 『海軍制度沿革』卷八(海軍大臣官房、一九四〇年)一一四頁。
- (72) 古谷昌一『平野富二伝 考察と補遺』(朗文堂、二〇一三年)四五九〜四六三頁。
- (73) 「主船局上申 砲艦一艘石川島平野造船所に於て製造の件」海軍省「公文備考別輯」M 15-1-1' Ref. C 11081437400'。
- (74) 前掲『平野富二伝 考察と補遺』七一〇〜七八四頁、および艦船修理関係の海軍省公文を参考して作成する。
- (75) 「水雷艇小鷹修理に付上申の件」海軍省「公文雑輯」M 23-3-87' Ref. C 10124753500' 一画像目、および「浪速艦機関部修理石川島造船所へ委託の件」海軍省「公文雑輯」M 23-3-87' Ref. C 10124753500' 四画像目。
- (76) 『横須賀海軍船廠史』第三卷、一〇三〜一〇四頁。
- (77) 寺谷武明『日本近代造船史序説』一〇九頁。
- (78) 『石川島重工業株式会社108年史』および『平野富二伝 考察と補遺』所収の入渠記録を参照。
- (79) 「軍艦天龍第2検査の件」海軍省「公文雑輯」M 23-3-87' Ref. C 10124757700' および「軍艦高千穂修理改造及新設工事の件」

海軍省一公文雜輯-M25-3-120' Ref.C 10125085500' 三五〜三六画像目。

(80) 前掲室山義正『近代日本の軍事と財政』一五三頁。

(81) 「石川島修船場開業外国船入渠修理免許ノ件」、石川島修船場ニ於テ外国艦入渠修理取扱参考書、外務省外交史料館5-1-80-5、Ref.B 07090375200' 五画像目。

(82) 同前、六画像目および一〇画像目。

(83) 『横浜毎日新聞』明治九年二月二日号。

(84) 後述の『明治立志編』はノルデンスキョルトをロシアの「軍艦」と記載しているが、東京都公文書館所収の、明治一五年の石川島造船所におけるアメリカ帆船オットル号の入渠修理関係の文書には「明治十三年魯国商船修復之依頼」が先例として言及されており、「此度も同様之儀ニ付御聞置相成可然」と記載されている。「石川島平野富二造船所にてアメリカ船修繕の件」、東京都公文書館所蔵『官庁往復録』明治一五年外務掛(612.C.5.10)。

(85) 津田権平『明治立志編』(一名・民間栄名伝)二編(兎屋誠出版、一八八〇〜一八八一年)七ノ八〜七ノ九頁。

(86) 明治一九年、兵庫造船所の貸渡しをめぐって川崎正蔵と競争した際、造船業に従事した実績を示すため平野富二は明治一〇年の開業以来、一九年までの石川島平野造船所の船舶修造調書を農商務省に提出した。ここで同調書のデータを参考にして表九を作成する。「同省所轄兵庫造船所ヲ東京築地造船所主川崎正蔵ニ貸付ス」、「公文類聚」第十編、明治一九年第三六卷、民業一。Ref.A 1511245400' 二二〜二六画像目。

(87) 前掲『日本造船史序説』五三頁。

(88) 石川島までの航路の浚渫は石川島平野造船所の開業以来の重要課題であり、明治一三年以降平野富二は幾度となく東京湾の浚渫に関して東京府に建言書を提出していた。前掲『平野富二伝 考察と補遺』三四二〜三四三頁。また一七、一八年の東京湾の浚渫工事の具体的な状況に関して東京市編『東京市史稿』港湾編および市街編七二が詳しく記載している。

(89) 寺谷武明の指摘によると、二〇年代初期になると石川島造船所における造機部門の収入は総収入の八割ほどを占めていた。造船部門の経営上の意義は当時は比較的小さかった。前掲『日本造船史序説』一〇八〜一〇九頁。

(90) 「各国郵船等修復出願手順の件神奈川県上申」、海軍省一公文類纂-M9-8-196' Ref.C 0911273100'。

(91) 「外国船修復ノ為石川島へ回漕ノ義ニ付神奈川県令並指令」石川島修船場ニ於テ外国艦入渠修理取扱参考書、外務省外交史料館5-1-80-5、Ref.B 07090375300' 一二画像目。

(92) 同前、五画像目。

(93) 明治二二年、平野富二は個人経営体制を放棄し、株式会社設立を決意した。それによって二二年株式会社石川島造船所が設立された。それ以前の個人経営時代の同造船所に関しては、「石川島平野造船所」と表記するのが一般的であるが、ここからは「石川島造船所」と表記する。

(94) 「石川島造船所へアメリカ船ラコダ号修繕の為廻送の件」、「石川島造船所長より外国船帰船届」、東京都公文書館所蔵『庶政要録』雑ノ部、官房外務掛明治二三〜二五年(619.D.5.11)。

(95) たとえば二六年一〇月、石炭庫船エメリー号の場合、造船所は

「今般横浜居留地四番太平洋郵便汽船会社代理店ヨリ同社所有石炭庫船エメリー号入渠修復之義横浜税関之許可ヲ得テ依頼致来、昨夕当石川島へ本船曳入候間、乗込人名書相添此段御届申上候也」と府知事に上申ししていた。「米国船入渠修復届」、東京都公文書館所蔵『普通第2種、願伺届録』官房外務掛、明治二六年(620.D 8.08)。

(102) 室山義正『近代日本の軍事と財政』一四九頁。
(103) 『海軍制度沿革』第八卷、二七三頁。

- (96) たとえば、明治一五年イギリス帆船オットル号のケースでは、同船は「右修繕落成、去ル廿一日出帆」とあり、修理完了後の報告は五月二四日であるから、出航の三日後に府庁に報告したことになる。「石川島平野富二造船所にてアメリカ船修繕の件」、東京都公文書館所蔵『官庁往復録』明治一五年外務掛(612.C 5.10)。
- (97) 「米国船入渠修復届」、東京都公文書館所蔵『普通第2種、願伺届録』官房外務掛、明治二六年(620.D 8.08)。
- (98) 「緒明菊三郎持造船場へドイツ船フリードリッキ号入渠願差許方主務大臣へ稟申の件」、東京都公文書館所蔵『庶政要録』。雑件ノ部、外務課、明治一八〜二〇年(616.B 7.05)。
- (99) 前掲「緒明菊三郎持造船場へドイツ船フリードリッキ号入渠願差許方主務大臣へ稟申の件」および「緒明菊三郎持造船場へドイツ船アンルヤース号入渠差許方の件」、東京都公文書館所蔵『庶政要録』。雑件ノ部、外務課、明治一八〜二〇年(616.B 7.05)。
- (100) 「外国船修復ノ為石川島並品川へ回漕許可手続ノ義ニ付神奈川県知事上申並指令」石川島修船場ニ於テ外国艦入渠修理取扱参考書、外務省外交史料館5-1-8-0-5。Ref. B 07090375300°。
- (101) 湯川文彦「明治初年外交事務の形成」『明治維新史研究』第七号、二〇一年。