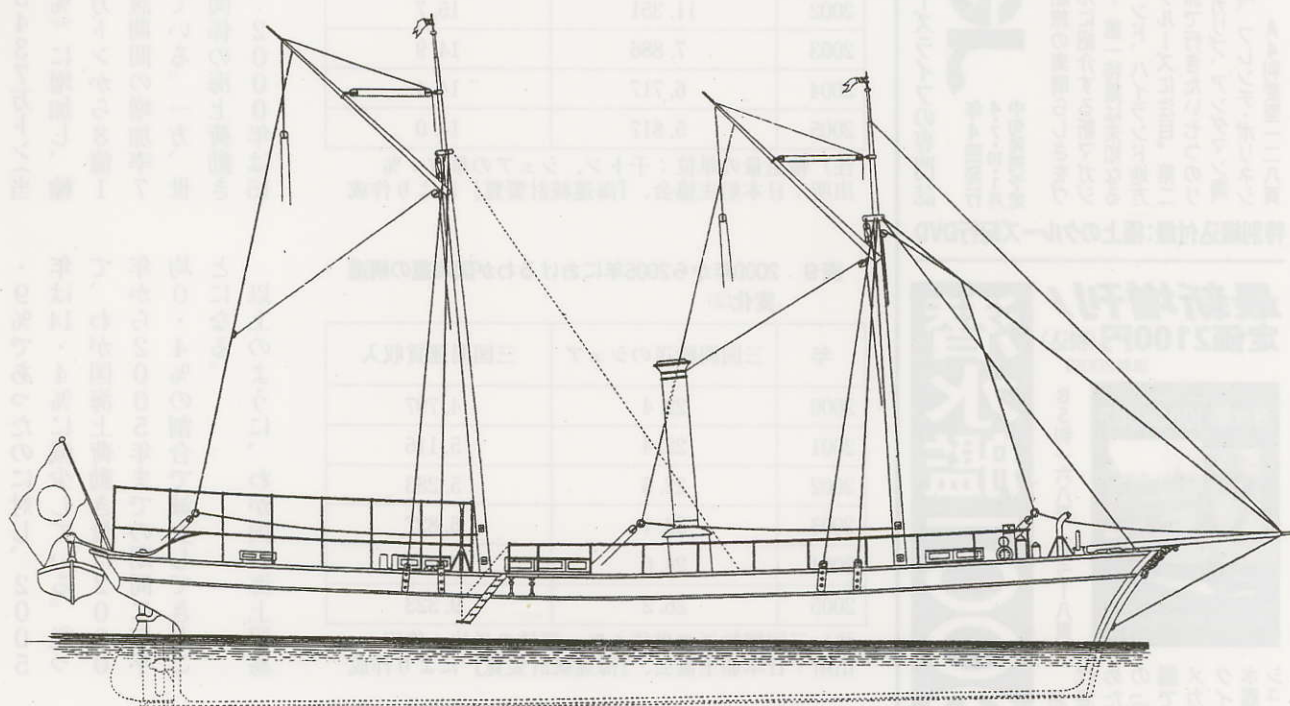
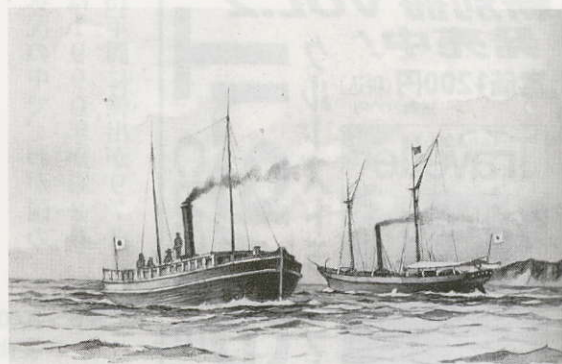


横浜と横須賀を 結んだ明治維新 期の定期客船

文・山田延生 (日本海事史学会副会長)



上：横須賀丸（右）と10馬力船（山高五郎『日の丸船隊史話』より）
下：横須賀丸の側面図（横須賀海軍工廠『横須賀海軍船廠史』大正4年刊より）

横須賀丸

《主要目》 貨客船、木造、横須賀製鉄所（明治4年横須賀造船所と改称）所属、総トン数70トン、長さ26.7メートル、幅4.2メートル、主機単式汽機（フランス製）1基、出力30公称馬力。慶応2（1866）年9月横須賀製鉄所で起工。慶応4（1868）年3月竣工。昭和2年版『日本船名録』まで記載（トン数と寸法は明治30年版『船名録』による）

横浜ではじまった汽船交通

日本で最初の旅客航路は慶応3(1867)年10月開設の横浜―江戸の定期便とされている。就航したのは「稲川丸」で、同船のことは本連載(109号)で紹介した。

これには疑義もある。というのは、横浜と江戸の企業家が外国人から「稲川丸」を買ったものの、代金の洋銀1万5千ドルが高すぎたかどうかもわからない。実際に開業したとしても、航路はほどなく休止となり、船は係留された(翌年再開される)。

じつは、その1年前に開業した定期便がある。横浜―横須賀の通船である。幕府が建設中の横須賀製鉄所(明治4年横須賀造船所と改称)と、その準備用に建設した横浜製鉄所の連絡便として開設された航路である。最初は業務用で、職員しか乗れなかった。横須賀製鉄所は部分的に開業していたが、何事も横浜に行かなければ用が足りなかったのだ。

就航した船は、横浜居留地の米国商人から洋銀3037ドルで購入した小汽船である。船価の安さからみて木造船であろう。ちなみに横浜製鉄所は、いまのJR根岸線の石川町駅付近にあった(駅前に銘板がある)。

運航は日・火・金曜の週3回。横須賀出発は午前、横浜出発は午後。操船には製鉄所の

フランス人技師1人と日本人船員4人があった。横浜では運上所(税関)前の波止場に停泊し、ハシケで上陸した。いまの大栈橋ふ頭のつけねのあたりである。

航路開設を決めたのは、横須賀製鉄所の建設責任者(首長)のフランス人海軍技師ヴェルニーである。幕府に開設を申請し、裁可を得たのは、慶応2(1866)年6月のことだ。それからまもなく開設された。

30馬力船と10馬力船

ヴェルニーはさらにこの年、30馬力と10馬力(ともに公称馬力)の小汽船を横須賀製鉄所で建造することについて幕府に申請し、建造に着手した。木造、スクリュー推進。主機には、30馬力船がフランス製、10馬力船には横浜製鉄所製のものが装備された。

建造費は30馬力船が洋銀2万4525ドル。10馬力船が8千ドルと記録されている(『横須賀海軍船廠史』)。30馬力船は1隻だけだが、10馬力船は明治以降を含めて5隻完成し、通船や所内の雑用に使われた。10馬力船は船名がなく、番号で呼ばれた。

30馬力船は「横須賀丸」と命名された。後年の『船名録』によると、総トン数は70トン、長さは約27メートル。慶応4年(1868)3月に完成し、8月から前述の小汽船に代わって、横浜―横須賀航路に就航した。

注目すべき点は、「横須賀丸」には、カネを払えば一般人も乗れたことだ。横須賀製鉄所は、1人につき片道1分の船賃をとり、運航経費にあてた。便数はこれまでと同様、週3回。日・火・金曜の午前7時横須賀発、午後4時横浜発。横浜の乗下船は西波止場となっていた。これまでと同じ場所である。

船賃の1分はいまの何円ぐらいか。

コメ1石の値段をもとに、慶応3年の金1両の現価を推定する計算式が『角川古語辞典』付録に載っている。それで算出してみよう。

いまのコメの値段を10キロで5千円とすると、1石(約150キロ)は7万5千円だ。これで計算すると、当時の金1両は7750円になる。1分は1両の4分の1だから、1分は1940円に相当する。

横須賀―横浜が1940円。鉄道がないころだし、まあ妥当な乗船料金かもしれない。

この定期便がその後どうなったか。筆者にはわからない。横浜製鉄所が日本国郵便蒸気船会社に貸与されたころ(明治6年)に廃止されたのではないだろうか。

ふしぎなことに「横須賀丸」は、明治30年版『船名録』に個人船主所有の民間商船として突然登場する。主機は当初のものではなく、3連成汽機に換装されている。そして、昭和2年版『船名録』まで在籍した。じつに半世紀をこえる長寿を全うしたのである。