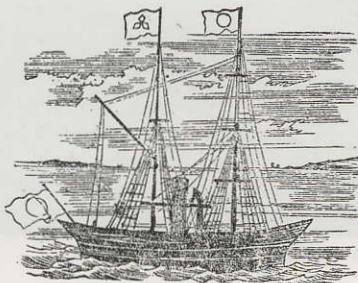


わが国初の海外定期航路 (横浜～上海)の 第1船となる

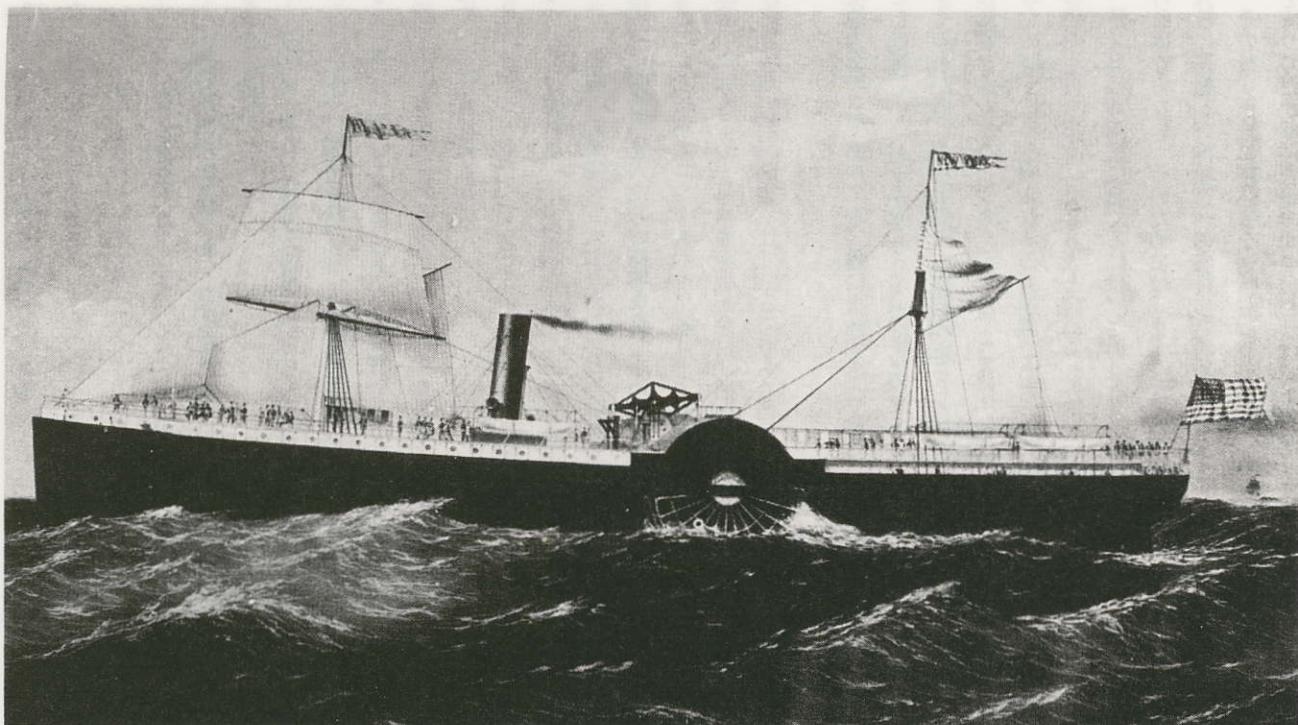
文・山田廸生 (日本海事史学会副会長)

當社今般右ニ記ス四艘ノ汽船ヲ以テ上海横
濱之間ヲ往復致セバ本月二日ヲ以テ横濱拔
錨神戸馬關長崎ヲ經テ上海ニ至ル爾後八日
目即毎月水曜日上海横濱双方ヨリ發船致サ
セ候乗組人ハ熟練シユ西洋人ニシテ航海之
安心荷物取扱之嚴重ナルハ申ニ及ハス附方
等モ至テ清潔丁寧ナリ且支那西洋并我國人
ヲ論セス都テ運賃之等級ニヨツチ一般之取
扱ヒラナスヘシ伏ヲ乞フ四方旅客各港ニ掲
ケ有之當社ノ旗章ヲ目的ニ御來臨御乗船ア
ランコト

大日本國東京第一大區第五小區
南茅場町拾八番地
三義商會本店



上海航路開設時の三菱の『東京日日新聞』広告
(日本郵船「我社各航路ノ沿革」より)



PM社のニューヨーク、のちの東京丸 (E.W.Smith「Passenger Ships of the World」より)

東京丸

《主要目》 外輪汽船、木造、三菱汽船会社運航。総トン数2,217トン、長さ89.2メートル、幅12.7メートル、主機直立ビーム汽機、出力1,800指示馬力、速力13ノット。1864(元治元)年米ヴァンダービルト・ラインのニューヨーク New York として米ジェレマイア・シモンソン社 (Jeremiah Simonson, New York) で建造。翌年、米国2社を経て米パシフィック・メイル社に移る。1874(明治7)年日本政府が購入し東京丸と改名。翌年郵便汽船三菱会社に払い下げ。1885(明治18)年合併にともない日本郵船に移籍。翌年売却。1888(明治21)年江田島で海軍兵学校の仮校舎として使用

台湾出兵時に明治政府が購入

明治の台湾出兵は、琉球人66人が台湾南部に漂着し、54人が原住民に殺害された事件が発端である。琉球は当時、独立王国として日本と清国の両方と交流していた。明治政府は清国に善処を求めたが、台湾の原住民は統治外であるとして応じなかつたため、3千人の将兵を台湾に派遣し制圧することにした。1

874（明治7）年のことである。

汽船が必要になつた。所管する蕃地事務局長官の大蔵卿・大隈重信は、外国から汽船13隻を買い入れ、運航を三菱に委託した。

台湾出兵は戦闘行為がほとんどなかつた。それにしては13隻は多すぎる。大隈は出兵を機に官有汽船を増強し、国内航路を席卷する外国船を駆逐するとともに、海外航路の開設をもくろんでいたのである。

翌1875年1月、出兵は終了。汽船は蕃地事務局から大蔵省に移された。同時に、官有汽船による上海航路開設が決定し、翌月、日本初の海外定期航路が開業した。運航は全面的に三菱汽船会社に委託された。上海航路の基点は横浜とされた。週1回の定期で、汽船4隻（東京丸、新潟丸、金川丸、高砂丸）が就航した。途中の寄港地は、神戸、馬関（下関）、長崎の3港である。

2月3日に横浜を出航した第1船は「東京

丸」である。上海到着は同月11日であった。

副社長の岩崎弥之助が社長代理として乗り込んだ。上海ではフランス租界の邸を借りて支店を開き、英語ができる弥之助が、各国の商店に航路開設を紹介してまわつた。

前頁の新聞廣告には、4隻の船名のほか、毎水曜日に横浜・上海双方を出航することなどが書かれている。上海側のターミナルは、黄浦江の南京東路寄りの河岸であつた。

この年の9月、台湾出兵時の購入船13隻は郵便汽船三菱会社に払い下げられた。

前身は米国船「ニューヨーク」

「東京丸」は外輪推進の木造汽船である。鉄道と海運で財を成した米国の企業家ヴァンダービルトの持ち船「ニューヨーク」として、1864（元治元）年に建造された。建造所は彼の甥が経営するニューヨークのジェレマイア・シモンソン社である。高速で知られる北大西洋航路汽船「ヴァンダービルト」（3360総トン）もここで建造された。

両船の主機は、米国の河船によくみられる直立ビーム汽機である。甲板上に露出した菱形のビームが天秤ハカリに似てゐるので、日本では「天秤船」と呼ばれたらしい。

翌年、米アトランティック&パシフィック汽船会社を経て、米パシフィック・メイル汽船会社を経て、米アトランティック・メイル汽船会

社（PM社）の手に渡つた。航路はニューヨーク～コロン（パナマ）と思われる。

PM社がサンフランシスコ～横浜～香港航路を開設したのは、1867（慶應3）年1月である。翌年1月には横浜～神戸～長崎～上海の支線を開設。「ニューヨーク」など数隻の木造外輪汽船が就航した。日本人船客と貨物を運ぶのが主目的であった。

そして1874年、台湾出兵のときに日本

船「東京丸」と変わり、翌年開設された横浜～上海航路の第1船となつたことは前述のとおりだ。台湾出兵で買ひ入れた13隻のうち、木造外輪汽船は同船だけ。ほかはすべてスクリュー推進の鉄製汽船であった。上海航路開設のほかの3隻も台湾出兵時の購入船で、いずれも鉄製汽船である。

なぜ「東京丸」のような旧式の木造船がわが国初の海外定期航路である横浜～上海航路に投入されたのか、筆者は理解に苦しむ。しかも同船は、1883（明治16）年まで8年間も上海航路で稼働しているのだ。

1885（明治18）年、三菱・共同の合併にともない日本郵船に移籍。翌年に売却された。その後、1888（明治21）年に海軍兵学校が東京築地から江田島に移つたとき、島に係船し仮校舎となつた。山高五郎氏のスケッチによると、汽機は撤去され、船体だけの姿になつてゐる（『図説日の丸船史話』）。