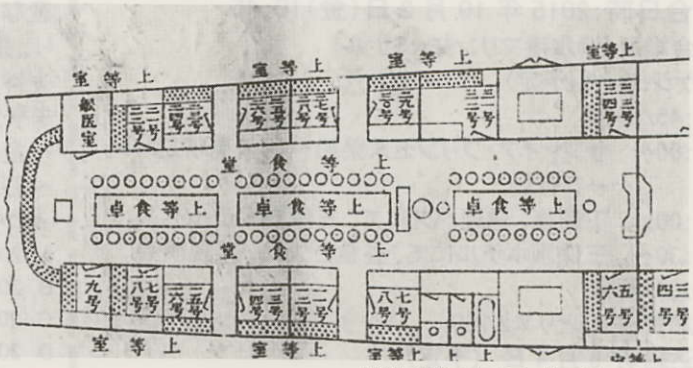
名船発掘 160

日本郵船の台湾直航線（神戸～門司～基隆）の第1船

文・山田廸生（日本海事史学会副会長）



中甲板後部の客室図（森田裕一氏提供）

横濱丸（山高五郎氏『日の丸船隊史話』より）

横濱丸（初代）

≪主要目≫ 貨客船、鋼＆鉄製、日本郵船所属。総トン数2,305トン、長さ91.4メートル、幅11.0メートル。主機2連成汽機1基、出力265公称馬力。旅客定員上等43人、中等16人、下等430人。郵便汽船三菱会社の発注により1884（明治17）年英グラスゴーのロンドン＆グラスゴー造船所London & Glasgow E. & I. Shipbuilding Co. で竣工。同年8月横浜に回着。翌々月から横浜～上海航路に就航。翌年日本郵船の設立にともない新会社に移籍。1897（明治30）年台湾直航線（神戸～門司～基隆）に就航。1910（明治43）年解体

横濱丸で行われた台湾引渡式

日清戦争の下関条約で台湾は日本領になった。台湾人が関与しない頭越しの決定であった。彼らは台湾民主国を樹立して抵抗しようとした。義勇軍も組織された。日本軍の上陸が予想される北部の要港（基隆、淡水）には、上陸を阻止する台湾勢力が終結した。

台湾引渡式は台北で実施する予定だったが、この状況では難しい。やむなく、基隆東方の澳底沖（現・新北市貢寮）の海上で行った。日本側全権は海軍大将で初代台湾総督の樺山資紀（白洲正子の祖父）、清国側は李経方（下関条約の清国側全権李鴻章の甥で養子）。歴史的舞台となった船は日本郵船の「横濱丸」である。引渡式には、中甲板後部の上等食堂（ダイニングサロン）が使われた。

前頁に中甲板後部の図を掲げた。中央に食堂があり、両舷に客室が並んでいる。19世紀中期の汽船によく見られる配置であり、東京越中島の重要文化財「明治丸」も同じ配置である。上甲板には談話室（会談室）と喫煙室があったが、引渡式を行うには狭い。

日本軍の台湾占領は澳底上陸で始まった。次いで基隆を攻略し台北に入城した。1895（明治28）年6月のことだ。だが、抵抗は終わらなかった。樺山資紀、桂太郎、乃木希典と続く軍人総督は、台湾民主国（同年10月崩壊）とその後のゲリラとの戦いに明け暮れた。1万を超す台湾人が死んだ。日本軍戦死者・戦病死者も約5千人に達した。

こうした情勢から内地と基隆を結ぶ内台航路は、陸軍省の命令による軍事輸送が中心になった。翌1896年9月、陸軍省は日本郵船に汽船3隻による週1回の神戸～基隆航路の開設を命じた。寄港地は宇品（軍港）、門司、長崎。2隻を軍用、1隻を商業用とした。

いっぽう大阪商船も同年5月、台湾総督府の命令で沖縄経由の内台航路を開設した。だが、寄港地が多く、神戸から基隆まで9日間を要した。同社の台湾直航線の開業は1898（明治31）年3月である（同社50年史）。

台湾直航線の第1船となる

台湾直航線は台湾総督府の命令で日本郵船が創設した。開業は1897（明治30）年4月。汽船1隻による月2回の定期で、寄港地は燃料炭を補給する門司だけ。船は引渡式に使われた「横濱丸」である。蛇足ながら、海運史書でこの史実に触れたものは少ない。

当時のパンフレットによると、神戸出航は毎月3日と18日の正午。基隆到着は7日と22日の午前。4泊5日の船旅だった。神戸～基隆の片道運賃は上等30円、中等20円、下等12円。食事代（和食）込みである。

翌年8月の『旅行案内』に次の記事がある。食事のマナーについての最後の部分は、現代のクルーズ船にも通用する記述だ。

「横濱丸は美麗快速の汽船にして（略）会談室、喫煙室には碁・将棋・骨牌・楽器其他の遊戯具悉く備はり、船客をして身の羈旅（旅のこと）に在るを忘れしむ。若し一杯の酒に船鬱を散ぜんと欲せば、和洋の美酒声に応じて現はるべく、又筆・紙・墨・郵便切手・端書の備へあれば、航海中の娯楽を片紙に記して船中の郵便函に投ぜば、家郷への此上なき贈物なるべし。（略）

船中の食事は美味滋養を主とし、食堂には各国の人相集い、古今東西の珍談佳話湧くが如く、興味油然（盛ん）として尽きず。然れども食事は一の礼とするなれば、挙止静粛、服装清潔、諸事温雅ならんとを要す。」

最後に「横濱丸」の船歴を紹介しておこう。同船は三菱会社が英国に発注して建造した汽船（鋼鉄交造船）で、輸入中古船で構成された三菱船隊では唯一の新造船である。

1884（明治17）年8月横浜に回着。函館へ1往復したのち、10月から横浜～上海線（神戸、下関、長崎寄港）に就航した。翌年日本郵船の設立に伴い同社に移籍。引き続き同航路に就航した。日清戦争後は前述のように台湾直航線で稼働。その後、神戸～門司～上海線に就いたが、1910（明治43）年解体のため大阪の業者に売却された。