

港湾都市長崎における近代交通体系の形成過程

東 條 正¹⁾

Formation process of the modern traffic system in harbor city Nagasaki

Tadashi Tojo

要 旨

本稿の目的は、我が国における工業化の始点となった明治期の状況を、当該期における代表的な港湾都市であった長崎を事例にして、工業化の基盤となる交通網の整備状況を中心に明らかにしようとするものである。

長崎は、近世の鎖国下の特権的海外貿易港としての地位は失ったものの、明治初期において近代的交通機関の代表的存在であった汽船の国内外の民間定期航路の拠点となっていた。

明治中期、鉄道時代が九州にも到来すると、陸軍の拠点である熊本と、海軍の拠点である佐世保との鉄道での直結を唱えて、長崎・佐世保間の鉄道計画も九州鉄道会社の一路線として組み込まれた。しかし、技術的、資金的な困難さから不採算路線として着工は遅延を重ねたが、日清戦争時に着工され、国内総動員態勢の本格的戦闘となった日露戦争時には、長崎港と長崎線は、軍事輸送における鉄道と船舶輸送の連結に大きな役割を果たした。

このように、当該期の長崎における近代交通網の形成は海上、陸上共に民間企業によってなされていた。これは当該期における我が国では一般的であったし、さらにこのような形態での交通網の形成は欧米においても一般的な現象であった。しかしながら、汽船事業、鉄道事業共に民間企業と言いながら国（政府）の補助金など政府が関与する部分も大きく、特に長崎線の敷設においては当該期日本の国家政策や軍事的要因が大きな影響を与えていた。

ABSTRACT

The purpose of this paper is to clarify the formation process of the transport infrastructure in Nagasaki in the Meiji era. Nagasaki Port had a monopoly on foreign trade in the Edo era. But Nagasaki harbor lost its monopoly of foreign trade in the Meiji era. However, Nagasaki Port was the harbor of regular international steamer lines.

Mitsubishi became the steamship company the largest in Japan. And Nagasaki Port was one of the bases of Mitsubishi. Osaka Shosen became the center of the steamship company in western Japan. Furthermore Nagasaki Port became one of the bases of Osaka Shosen.

The Planning of railway company also occurred in Kyushu in the middle of the Meiji era. The extension of the railway construction over Nagasaki was financially difficult. However, the construction of the railway line in Nagasaki was completed during the time between the Russo-Japanese War and the Sino-Japanese War due to military factors.

はじめに

世界の工業化は英国の産業革命から始まったが、産業革命の契機は蒸気機関の発明であり、その燃料としての石炭の必要性和、その輸送手段への応用が、蒸気機関車と蒸気船による交通革命へと進展していったことはよく知られている通りである。本稿では、我が国における工業化の始点となった明治期の状況を、当該

期における代表的な港湾都市であった長崎を事例に、工業化の基盤となる交通網の整備状況の一端を経営史的側面を中心に明らかにしようとするものである。特に、当該期の我が国における工業化は、自生的発展を遂げた欧米と異なっており、国（政府）が「工業化の組織者」的役割を果たしたことも指摘されているが¹⁾、この視点からの検証も進めていきたい。

より具体的に言えば、当該期における交通機関に関しては多くの先行研究があるが²⁾、その多くは国策や

¹⁾ 放送大学長崎学習センター特任教授・所長

国全体の統計的分析、及び個別企業においては海運で言えば三菱、鉄道会社で言えば日本鉄道会社、九州鉄道会社といった当該期の代表的な運輸企業の分析が中心であった。筆者はこれまで福岡における定期汽船と鉄道会社について分析を行ったが³、本稿では長崎という港湾都市を事例に、其他的な地域における当該期の交通網の形成過程の分析を試みるものである。

第1章 幕末期における近代的交通機関の状況

第1節 19世紀半ばにおける世界の交通体系

よく知られているように、明治維新は、嘉永6年(1853)のペリー来航をめぐり政治的動乱の中から発生した。ペリー来航時のわが国の人々の衝撃は、風がなくても煙突から煙を吐いて動く黒船(蒸気船)への驚愕であったと推察される。日本人がそれまで認識していた船とは、形は異なっている、和船、中国船、オランダ船を問わず、人力、風力で動くものだった。ペリー艦隊の旗艦サスケハナ(全長80メートル弱、横幅14メートル弱、総トン数2,450トン)の小山のような巨艦が、風も無いのに黒煙を吐いて動き回る様は驚き以外のなにものでもなかったであろう。つまり、蒸気船から受けた衝撃こそが明治維新の契機となったといっても過言ではないであろう。

当該期、欧米では、大量で定時的に人員・物資の輸送がおこなえる近代的交通機関として、蒸気船、蒸気機関車の使用が最盛期を迎えつつあった。これらはよく知られているように、イギリスの産業革命期のジェームズ・ワットらの、蒸気の圧力を機械エネルギーに変える蒸気機関の発明・発展によるものであった。蒸気機関によって人類は初めて人力や風力や家畜以外の動力源を得た。それはまさに革命と言うにふさわしいものだった。蒸気機関の回転運動への応用は工場の動力源ともなり産業革命の中心となった紡績業等の諸工業の発展を支えると同時に、交通機関における動力源となって蒸気機関車(鉄道)、蒸気船(汽船)の発明に繋がり、19世紀における交

通革命を生み出した。

しかし、欧米では、汽船と鉄道を比較した場合、技術的側面もあって鉄道時代に遅れて汽船時代が出現していた。なぜなら、蒸気機関は、蒸気の元となる多量の水と、燃料としての石炭を必要とする。鉄道では途中駅で石炭や水を補給できるが、汽船の大洋での長距離の運行では、海上で多量の真水を入手することは困難なので、初期の蒸気機関では給水に海水を用いていた。そのためボイラー(汽缶)内の水分が蒸気として排出され続けると、ボイラー内の細管に食塩等の固形物の沈殿を生じてくる⁴。これを放っておくと細管が詰まってボイラーが爆発する危険性が生じる。それを防止するためには常にボイラー内の水分の不純物濃度をチェックし、濃度が濃くなると、ボイラー内の水の一部を排出して新しい海水と交換する必要があった⁵。このように頻繁にボイラー内の水を交換する必要がある状況で、ボイラー内の蒸気圧を上げて高压にすることは甚だ危険であった⁶。

このため陸上の蒸気機関に較べて船舶用の蒸気機関の使用蒸気圧は緩慢にしか増大せず⁷、船舶用ボイラーは当初の1860年代まで単式の低圧ボイラーで終始した⁸。単式で低圧のボイラーは石炭消費量が大きく、また、ボイラーの生み出す動力に対する体積の比率が大きいため、動力を大きくしようとするとボイラーの容量も大きくなってしまう⁹。このため、馬力を大きくし、航程を長くするためには、石炭庫やボイラー室のスペースを大きくする必要があり、それが船内容積の多くを占めて、乗客や積み荷の搭載スペースを奪ってしまう結果となった¹⁰。このため当該期の汽船は遠洋航路では帆船に経済性において遠く敵わなかった¹¹。

具体的には、真水や石炭を補充できない太平洋や大西洋のような大洋を渡る遠洋航海を蒸気機関だけの力で運行することは不可能で、初期の蒸気船は入港や出港の折だけ蒸気機関の力で運行し、外洋では帆走することが多く、そのため19世紀後半までの汽船は帆走のためのマストを備えているのが普通であった。このため、太平洋のような大洋を蒸気機関の力だけで横断す

¹ 中川敬一郎「後進国の工業化過程における企業者活動—ガーシェンクロン・モデルを中心に—」『経済学論集』28巻3号、27頁、36頁、東京大学、1962年。

² 中川敬一郎「P.&O.汽船会社の成立—イギリス東洋海運史の一齣—」『資本主義の成立と発展』有斐閣、1959年。小風秀雅『帝国主義下の日本海運』1995年、山川出版社。後藤神『イギリス郵船企業P&Oの経営史1840-1914』2001年、勁草書房。佐々木誠治『日本海運業の近代化』海文堂、昭和36年。中村尚文『日本鉄道業の形成 1869-1894年』(日本経済評論社、1998年)、増田広実「明治前期における全国的運輸機構の再編—内航海運から鉄道へ—」山本政文『近代交通成立史の研究』法政大学出版局、1994年。

³ 「第11章 明治前期における小型旅客汽船の定期運航」、「第13章 九州鉄道会社の成立」、「第14章 九州鉄道会社の展開」(秀村選三編『福岡県史 近代通史 産業経済(1)』福岡県、2001年)。

⁴ 矢崎信之『船用機関史話』120頁、天然社、1941年。

⁵ 前掲、矢崎信之『船用機関史話』120-121頁。

⁶ L.T.C.ロルト『ヴィクトリアン・エンジニアリング』120頁、鹿島出版会、1989年。

⁷ 前掲、L.T.C.ロルト『ヴィクトリアン・エンジニアリング』120頁。

⁸ 前掲、矢崎信之『船用機関史話』118頁。

⁹ 前掲、L.T.C.ロルト『ヴィクトリアン・エンジニアリング』120頁。

¹⁰ 前掲、L.T.C.ロルト『ヴィクトリアン・エンジニアリング』120頁。

¹¹ 前掲、矢崎信之『船用機関史話』107頁。

ることは初期の蒸気船では非常に困難で、このため、前述したペリー率いる米国艦隊も、米国から直接太平洋を横断して浦賀に来航したわけではなく、米国東海岸から大西洋をマデイラ諸島、セントヘレナ島を経て横断し、ケープタウン、コロンボ、シンガポール、香港、上海、那覇を経由する東周りの航路を、各寄港地で真水や石炭を補充しながら浦賀に至っていた¹²。

このため蒸気機関車と蒸気船の展開を比較すると、蒸気機関車による鉄道が19世紀半ばまでには欧米で広く普及したのに対して、蒸気船は19世紀半ばにおいては、1849年に出現したクリッパー型の快速帆船¹³のほうが実用性においては遥かに汽船に優っていた。その意味では、一般の貨物輸送においては快速帆船が優位性を持ち、一方、定時性を必要とし、嵩張らない貨物で、しかも各国政府の多額の補助のある郵便物の輸送等においてのみ汽船が優位性を発揮した。

1860年代になって、船舶用ボイラーも復水器の改良や複式ボイラー等の技術革新によって、真水の補給問題も解決され、石炭の燃費も改善し、ボイラーの容積も相対的に小さくすることが可能となった。こうして船舶用ボイラーの高压化で石炭室や機関室が船体容積に比して相対的に小型化することが可能となった1860年代になって、初めて汽船が搭載能力で帆船に対抗できるようになり、速度や定時性で優位に立つ汽船が帆船を駆逐する条件が整ったと考えられる。つまり、1868年のわが国の明治維新の時期は、偶然にも、汽船が帆船を凌駕できる技術レベルに到達した時期と重なっていたことは注目されていい。

第2節 幕末における我が国の交通体系

わが国における最初の汽船の定期航路開設は、安政6年（1859）の神奈川、長崎、函館三港の英、米、露、仏、蘭五カ国との開港と同時の、英国のP&O（Peninsular and Oriental Steam Navigation Co.）が開設した上海・長崎間を結ぶ国際航路であった。

我が国の幕末期、英国は中東、インドを経て、香港、上海と中国に進出を図っていた。貨物輸送については、先に見たように、当該期以前の汽船は搭載量においてクリッパー形帆船に遠く及ばず経済的な優位性を持たなかったが、人と郵便物の輸送では定時的な輸送が可能であった汽船に優位性があり、各国政府も汽船会社に多額の補助金を出して郵便物の輸送を委託

し、これら郵便物を輸送する船会社は郵船会社と呼ばれていた¹⁴。P&O社も1837年に、会社名にもあるように半島（イベリア半島）及び東洋との航路をめざして設立された、英国政府の郵便輸送のための補助金を受けた郵船会社で、英国のサザンプトンを起点に、ヨーロッパからの東回り航路で、地中海を経由し、スエズ地峡を陸路で繋ぎ、紅海を経て1842年にはインドのカルカッタ（現コルカタ）まで、さらに1845年には香港まで郵船業務の定期航路を開設していた¹⁵。

P&O社は日本にも進出し、1859年9月アゾフ号（Azof、700トン）を長崎港に試験的に来航させていた¹⁶。この航路開設により長崎がヨーロッパと日本を結ぶわが国最初の汽船の国際航路の拠点港となった。さらにP&O社は、1860年1月から上海・横浜間（寄港地長崎）を正式な定期航路として開設、使用船舶はアゾフ号の他、アデン号（Aden、812トン）、カディス号（Cadiz、816トン）、チューサン号（Chusan、700トン）で、月1回の配船であった。1861年5月から63年7月まではこの上海・横浜間航路は一時中断、63年7月からは2週1便で運航を再開し、1864年4月からはコーエン号（Cohen、後にコリア号Coreaと改称、610トン）を加えて定期運航を開始した¹⁷。

また、西回りで最初に太平洋を横断してわが国に来航した定期航路の汽船は、文久2年（1862）6月8日に横浜に来航した米国サンフランシスコのC.W.Brooks社の370トンのジョン・T・ライト号で、米国政府の郵便物輸送の補助金を受けての郵船としての航行で、その後、定期的に運航したとされている¹⁸。

しかし、前述のように1860年前後の船舶用蒸気機関はまだ低圧であり、多くの石炭を消費することと、船のトン数の石炭搭載量からいって、ジョン・T・ライト号が蒸気機関だけの運航で太平洋を横断したとは考えにくい。これより前、万延元年（1860）に勝海舟らが乗り込んだ咸臨丸が太平洋を横断して米国へ渡っているが、この際も咸臨丸は汽船とはいいながら出入港時以外は帆走を中心としたように¹⁹、このジョン・T・ライト号も帆走中心での運航であったことが推察される。

これに対して、定期航路として汽船が蒸気機関の運航だけで太平洋を横断した嚆矢と考えられるのは太平洋郵船会社（Pacific Mail SteamShip Co.）の航路であった。太平洋郵船会社は、1847年に米国のニューヨー

¹² ピーター・ブース・ワイリー『黒船が見た幕末日本—徳川慶喜とペリーの時代』117～174、210～213頁、TBSブリタニカ、1998年。

¹³ 前掲、L.T.C.ロルト『ヴィクトリアン・エンジニアリング』120頁。

¹⁴ ここでの郵船会社とは、郵便物の定期的輸送を請け負うことにより各国政府から補助金を受けた汽船会社をいうが、もちろん一般の乗客や貨物も輸送した。

¹⁵ 前掲、中川敬一郎『P.&O.汽船会社の成立—イギリス東洋海運史の一齣』。後藤神『イギリス郵船企業P&Oの経営史1840-1914』114頁、2001年、勁草書房。

¹⁶ 小風秀雅『帝国主義下の日本海運』18頁、1995年、山川出版社。

¹⁷ 前掲、後藤神『イギリス郵船企業P&Oの経営史1840-1914』183～184頁。一方、小風秀雅氏は英国領事報告を根拠にP&Oの長崎寄港は1868～69年だけであったとしている（前掲、小風秀雅『帝国主義下の日本海運』149頁）。

¹⁸ 服部之総『黒船前後』57～58頁、大畑書店、1933年。

¹⁹ 福沢諭吉『福翁自伝』170頁、時事新報社、1899年。

クで設立され、1849年からパナマ地峡部分を地上で經由し東海岸のニューヨークから西海岸のサンフランシスコの間を約30日強で結ぶ航路を開設した汽船会社で、1867年（慶応3年）米国政府の郵便輸送の補助金を受けサンフランシスコ・横浜・香港航路と、その支線として横浜・神戸・長崎航路を開設した²⁰。その第1船が、コロラド（Colorado、1864年製造、木造外輪船、3,750トン）で、サンフランシスコを1867年1月1日（太陰暦：慶応2年11月26日）出港、同月24日（太陰暦：慶応2年12月19日）に横浜に入港していた²¹。コロラドは大型の新鋭船で、石炭を十分に搭載できた同船は、蒸気機関の力だけで運航を続けて横浜に入港し、下等船客42人、貨物、郵便を積んでいた²²。翌25日、同船は香港に向けて出港、同月31日に香港に到着した。サンフランシスコからちょうど1か月間の航海であった。復路は、2月17日に香港出港、27日（太陰暦：1月23日）横浜出港、3月20日（太陰暦：2月15日）にサンフランシスコに帰港している。このコロラドの香港からの帰り便に、咸臨丸で初めて渡米した福沢諭吉が、2度目の渡米のため横浜からサンフランシスコまで乗船していた²³。大陸横断鉄道が開通するのは2年後の1869年（明治2）であったため、福沢は、2週間サンフランシスコに滞在後、太平洋郵船会社の別便の船に乗り換え、パナマ地峡に向かい、太平洋郵船が1955年に敷設していた鉄道でパナマ地峡を横断し、そこからさらに船便でニューヨークに到着していた²⁴。

前述したように、汽船が蒸気機関だけの運航で太平洋を横断することは燃料の石炭や水の補給から非常に困難であった。これに対して汽船による大西洋横断の航路は、太平洋横断の距離の約半分で、しかもマデラ諸島やセントヘレナ島などの補給地があったため、既に1840年代から定期航路が開設され、約10日弱で英米間を結んでいた。倍近い距離のある太平洋を横断する太平洋郵船会社航路の横浜への到達は、太平洋横断航路を確保するというアメリカの長い間の夢が実現した歴史的な出来事であった。

太平洋郵船会社の太平洋横断航路には、コロラドと同じ4,000トンクラスの木造外輪船であるグレート・リパブリック（Great Republic）、アメリカ（America）、シナ（China）ジャパン（Japan）の3隻も就航し、運行を開始した。また、長崎との関係で言えば、同社の上海航路の支線として設定された横浜・神戸・長崎・上海航路には、後に三菱の社船となるCosta Rica（後の玄海丸）、Oregonian（後の名護屋丸）、Golden

Age（後の広島丸）、Nevada（後の西京丸）、New York（後の東京丸）など2,000トンクラスの外輪木造船が就航していた²⁵。

このように、明治維新の前年の1867年に、英国のP&O社のヨーロッパからの東回り航路と、米国の太平洋郵船会社の太平洋横断の西回り航路が結ばれて、汽船の定期航路の世界一周が完成していたことも注目されている²⁶。

第2章 明治前期における国内定期汽船航路の形成と長崎

第1節 国内汽船航路の形成と三菱の創業

わが国は欧米の工業化に大幅に遅れて開国したため、結果的には、逆に上記のような汽船の蒸気機関の技術的問題が解決された直後に明治維新を迎えた。一方、機械製作能力の全くなかった当該期の日本では、鉄道の導入のためにはレール、機関車、客車とすべての資材を欧米から輸入し、建設、運転も外国人の技術者に頼らなければならなかった。しかも、ヨーロッパや米国に較べてはるかに峻嶲な地形のわが国において鉄道建設を進めるためには巨額の資金が必要であった。

このため、海に囲まれたわが国において最初に近代的な大量輸送交通機関として全国的な展開を見たのは汽船であり、もう一つの近代的な大量交通機関である鉄道が全国的に本格的に展開していくのは、周知のように明治20年代以降のこととなった。このため、わが国においては、汽船が明治前期の近代的な大量輸送手段の代表的存在になったと考えられる。

既に先行研究の中で、西南戦争後の明治10年代に汽船の急増があり、特に明治17年以降には汽船の輸送量が和船や西洋形帆船のそれを凌駕したことが明らかにされている²⁷。つまり、明治10年代から本格的な汽船の運航が展開され始めたことが判明している。

これらのことを考え合わせると、鉄道が全国的には展開せず、一方、汽船という定時制を持った大量輸送機関が出現した明治10年代こそ、後に鉄道が果たすことになる定時制を持った人員輸送を含めた大量輸送の中核を、汽船輸送が占めた時期ではないかという視点から、以下、長崎港における明治10年代を中心に汽船の定期運行を見ていきたい。

慶応2年（1866）、薩摩藩が五代友厚の建白により、上海で購入した開通丸で薩摩、長崎、大阪間の航路を開いたと伝えられている²⁸。大阪を拠点とする西日本

²⁰ 西岡淑雄「太平洋郵船と英学史」日本英学史学会『英学史研究』第25号、87頁。1992年

²¹ 前掲、服部之総『黒船前後』57頁。

²² 西岡淑雄「太平洋郵船と英学史」日本英学史学会『英学史研究』第25号、87頁。1992年

²³ 前掲、福沢諭吉『福翁自伝』269～270頁。

²⁴ 前掲『福翁自伝』270頁。

²⁵ 前掲、西岡淑雄「太平洋郵船と英学史」日本英学史学会『英学史研究』第25号、96頁。

²⁶ 正確には、これまで見てきたように1869年まではスエズ地峡も、1914年まではパナマ地峡は陸路であった。

²⁷ 小風秀雅『帝国主義下の日本海運』山川出版社、1995年。

向けの航路は、明治元年（1868）7月から明治4年（1871）3月にかけて、徳島藩、広島藩、高知藩、福山藩、厳原藩、熊本藩等の諸藩が各地と大阪の間を往復して米穀や国産物等を輸送していた²⁹。各藩の汽船が中心であった理由として、前年の明治2年（1869）10月までは幕府や各藩以外の平民の西洋形船の所有が認められていなかったという事情があった³⁰。

また、幕府や西南雄藩を中心にした各藩が汽船を所有したそもそもの要因は軍事的なものも大きかった。例えば、明治維新の契機となった慶応4（1868）年1月3日からの鳥羽伏見の戦いに参加した薩摩藩兵2個大隊約2,000人は、慶応3（1867）年11月13日に薩摩藩主島津忠義、西郷隆盛に率いられて汽船で鹿児島を發し、同月18日に長州の三田尻に寄港、同月20日大阪に着き、23日に入京するという日程で行動しているが³¹、このような大規模な兵員・物資を計画通りに迅速に輸送することは、汽船という大量の人員・物資を一定の速度で運航できる新しい輸送手段によってのみ可能なことであった。つまり、明治維新の軍事的勝敗の要因として汽船という新しい輸送手段が大きく寄与していた。その後、明治期に入って各藩は物資の輸送を始め汽船による運輸業務を営むようになっていた。

また、長崎関係では、明治元年閏4月に江戸・長崎間往返のため火輪船を政府が購入を決定していた³²。さらに、大阪・長崎間航路として浪花丸³³、大阪・長崎及び百貫（熊本）間航路に眉山丸、万寿丸、此花丸、青龍丸が就航していたとされている³⁴。

その後、明治3年（1870）年1月蒸気郵船規則が發布され、半官半民の回漕会社が設立されて東京・大阪間の郵船運航が開始されたが³⁵、業績不振により1年で解散して、明治4年それを引き継いだ廻漕取扱所が設立された³⁶。さらに明治5年（1872）、前年の廃藩置県を受けて各藩所有の汽船も合わせて日本国郵便蒸気船会社が設立され³⁷、東京・大阪間、東京・伊勢間、大阪・長崎間、東京・函館間及び沖縄航路等の航路の

運行を開始した³⁸。

また、神戸で、回漕会社の差配方を勤めていた長州出身の光村弥兵衛が、明治3年当時造幣頭を兼任していた井上馨の縁故で、造幣寮（大阪）が貨幣の輸送に使用していた運貨丸の運航を依託され、さらに明治5年にその払い下げを受けて³⁹、その他の所有船五隻を合わせて海運業を開始し、大阪にも支店を設けて大阪・長崎間を月に3往復する運行を開始したとされている⁴⁰。

では、当時、運航していた汽船とはどのようなものだったのであろうか。外国船の出入港が認められた五つの開港都市の一つであった長崎港に出入りしていた西洋形船舶の明治3年の記録を見てみると、外国船を除けば、国内の汽船は、多くが政府若しくは鹿児島藩、山口藩、佐賀藩、福岡藩、久留米藩、熊本藩、高知藩などの各藩所有の汽船であることが判明する⁴¹。

つまり、民間の汽船の出入がほとんど見当たらない。これは当時の汽船が非常に高価で一般人にはなかなか入手困難だったこと、また先にも見たように前年の明治2年（1869）10月までは、そもそも幕府や各藩以外の西洋形船の所有が認められていなかったという事情があった⁴²。

では、具体的には、どのような汽船が長崎港に出入港していたのであろうか。たとえば、明治3年7月3日午後1時に東京を6月17日に発航した兵部省の大坂丸が入港し、同日午後4時には佐賀藩の皐月丸が入港、同日午後5時には熊本藩の万里丸が入港していた⁴³。

ここで、同月、長崎港に入港した1隻の汽船を例に、この頃長崎港に定期運行していた汽船の実態を見ていきたい。明治3年7月25日午後7時半に長崎港に入港したのが、神戸港を2日前の23日に発航した土佐藩所有の汽船「紅葉賀」で、乗組員は55名、乗客50名乗船させていた⁴⁴。「紅葉賀」は米国のボストンで1868年に建造され、旧船名Nautilusノーチラス、2本マス

²⁸ 前掲、畝川『海運興国史』210頁。

²⁹ 大阪商船株式会社『大阪商船株式会社五十年史』112頁、1934年。

³⁰ 「西洋形船平民所持ヲ許ス」『太政類典 第一編 慶応三年—明治四年 第四百四卷 運漕 海運一』（国立公文書館所蔵）。

³¹ 日本史籍協会編『大久保利通文書』第2巻（日本史籍協会、1927年）43～44頁。

³² 件名番号9「江戸長崎往返之為火輪船買収」『太政類典 第一編 慶応三年—明治四年 第四百四卷 運漕 海運一』。

³³ 前掲『大阪商船株式会社五十年史』2頁。

³⁴ 前掲『大阪商船株式会社五十年史』3頁。

³⁵ 「蒸気郵船規則」〔太政官第五十七号布告〕『法令全書』1988年。

³⁶ 日本経営史研究所編『近代日本海運生成史料』3頁、1870年。

³⁷ 「郵便蒸気船会社ヲ創立シ旗章ヲ定ム」『太政類典 第二編 明治四年—明治十年 第九百九十七卷 運漕二十三 海運三』。前掲、小風秀雅『帝国主義下の日本海運』116頁。

³⁸ 前掲『近代日本海運生成史料』11～22頁。

³⁹ 『兵庫県史 第五巻』841頁、兵庫県、1980年。但し、『船名録 明治二十年』に記載されている運貨丸の建造年は明治7年となっており、この運貨丸と同一船とすると、この記述と矛盾する（『西洋形船舶名録 登簿船之部』『法規分類大全』第69巻、633頁、原書房、1980年復刻）。

⁴⁰ 前掲『兵庫県史 第五巻』848頁、851頁。

⁴¹ 『明治三午年正月 御国地西洋形船入出港帳 外務課』。

⁴² 件名番号八「西洋形船平民所持ヲ許ス」『太政類典 第一編 慶応三年—明治四年 第四百四卷 運漕 海運一』（国立公文書館所蔵）。

⁴³ 『明治三午年正月 御国地西洋形船入出港帳 外務課』。

トのスクナー型帆装、長さ253フィート、横幅46フィート、深さ15フィート、1,000トン、300馬力の本製船体の汽船で、高知藩が19万5,000ドルで長崎のオールト商会から購入したばかりの新造船であった⁴⁵。オールト商会は、現在、長崎市内の観光地となっているグラバー園の中にあるオルト邸の主人であった英人オールトが長崎で経営していた商社で、また、帆装とあるのは当時の汽船は帆走も併用しその装備を備えていたため、スクナー型とは2本以上のマストを持ち、帆が縦帆の帆装を指している。

当該期は基本的に1ドル＝1円換算なので、「紅葉賀」の購入価格は邦貨では19万5,000円になる。当時と現在との物価換算は正確には困難であるが、当時の地方の官僚の月給が10円～50円前後であったから、物価を1万倍と考えると約20億円で、実際は現在の数十億円に相当すると考えられる。

この「紅葉賀」の他、高知藩所有の汽船の内「夕顔」（後に太平丸、750トン、250馬力、スクナー型帆装、3本マスト、15万5,000ドル、1863年スコットランドのダンディーで製造、慶応3年にオールト商会より購入）、「鶴」（後に千年丸、431トン、100馬力、ブリグ型帆装、2本マスト、鉄骨木皮製船体、1870年スコットランドのグラスゴーで製造、同年オールト商会より10万円で購入）の3隻は後に三菱の所有船となった⁴⁶。

また、三菱所有となった汽船の名前に「紅葉賀」、「夕顔」といった源氏物語の帖名いわゆる源氏名が使われているが、これは当該期の我が国の船名としても異例の命名であった。これは、当該期、長崎英学校の教員で、後に明治政府に招聘されて大学南校（東京大学的前身）の教官となったフルベッキが、土佐藩の後藤象二郎に、日本の汽船名が中国風の難しい漢名になっているのは残念で、土佐藩の汽船にはもっと優美な日本らしい名前を付けてはどうかと忠告した結果であったと伝えられている⁴⁷。

ちなみに、三菱所有船となった以外の土佐藩所有の輸入船舶にも蝴蝶、横笛、羽衣、乙女、蜻蛉といった命名がされており⁴⁸、いずれも源氏名であった。これは武家の奥女中名に源氏名が使われていた慣習と、船舶が英語では女性名詞であることを、考え合わせると、フルベッキの助言を受けた土佐藩執政であった後藤象二郎か、若しくは前藩主で土佐藩の実権を握っていた山内容堂が、土佐藩の輸入船舶名に奥女中同様な

源氏名を採用した可能性が考えられ得るであろう。

土佐藩は、従来から藩内に土佐商会という組織を作り、これらの汽船等を用いて藩営で貿易・海運事業等を行っていた。ところが明治3年10月高知藩は土佐商会を藩直営から切り離し、藩外の組織として土佐開成商社という新組織を立ち上げ、そこに事業を移管させた。これは明治新政府が軍艦以外の各藩の商船を通商司と呼ばれる政府機関に移管させることを決めたことへの高知藩の対応と考えられる。

さらに同月、土佐開成商社は九十九（つくも）商会と改称し⁴⁹、「紅葉賀」、「夕顔」の2隻を九十九商会の所有とし、海運業を開業することを政府に届け出ている。九十九という商会の名称は土佐湾内の島数に因んで命名したとされているが、この折り、九十九商会所有の汽船の船旗として三角菱の紋を用いることを定めている⁵⁰。もちろん、この三角菱の紋がその後若干修正されて、現在の三菱のスリーダイヤの社章になっていく。

この九十九商会は、その後、三川商会、三菱商会、郵便汽船三菱会社などと何度か社名を改称しているが（以下、三菱と略称する）、旧土佐藩士岩崎弥太郎の個人企業で、岩崎弥太郎は支払いの残っていた汽船の負債の肩代わりを条件に、土佐藩から前述の3隻の汽船を無償譲渡されて事業を開始した。

第2節 維新政府の交通政策と海運会社三菱の発展

明治維新後、新政府はすべての側面で隔絶した較差を持つ欧米の実態を視察するため、政府の中心的立場にあった岩倉具視特命全権大使以下大久保利通、木戸孝允、伊藤博文ら107名（随員、留学生を含む、通称岩倉使節団）が、明治4年（1871）から6年（1873）にかけて、1年10か月（米国8カ月、英国4カ月、仏国2カ月など）の長期間にわたって日本を離れた⁵¹。当該期、わが国の海外定期航路は前述のように外国汽船会社の傘下にあり、一行は米国の太平洋汽船会社の外輪蒸気船アメリカ（4,554トン）に乗船して、明治4年11月12日横浜を出港して米国に向かっていった⁵²。この欧米視察を終えて、大久保ら政府首脳が我が国の今後の殖産興業に最も肝要と考えたのが、産業革命の果実である蒸気機関を動力とする大工場と鉄道及び蒸気船であった⁵³。

前述のように機械製作能力の全くなかった当該期の日本では、レール、機関車、客車とすべての資材を欧

⁴⁴ 『明治三午年正月 御国地西洋形船入出港帳 外務課』。

⁴⁵ 三菱社誌刊行会『三菱社誌』第1巻、3～5頁、1979年。

⁴⁶ 前掲、三菱社誌刊行会『三菱社誌』第1巻、6～9頁。

⁴⁷ 白柳秀湖『岩崎彌太郎伝』235～236頁、改造社、1932年。

⁴⁸ 山口和夫『幕末貿易史』112～113頁、中央公論社、1943年。

⁴⁹ 前掲、三菱社誌刊行会『三菱社誌』第1巻、2頁。

⁵⁰ 前掲、三菱社誌刊行会『三菱社誌』第1巻、12頁。

⁵¹ 久米邦武編『特命全権大使米欧回覧実記』例言1頁、1878年。

⁵² 久米邦武編『特命全権大使米欧回覧実記』第1篇1～3頁、1878年。

⁵³ 小風秀雅『帝国主義下の日本海運』129～130頁、1995年、山川出版。

米から輸入し、建設、運転も外国人の技術者に頼らなければならなかった。しかも、ヨーロッパや米国に較べてはるかに峻嶮な地形のわが国において鉄道建設を進めるためには巨額の資金が必要であった。

加えて、明治7年の台湾出兵時の兵員・物資の戦時輸送を、戦時の国際公法の「局外中立」を唱える英米の外国汽船会社から拒否され、しかも、財政難に苦しむ大久保利通や大隈重信らの政府首脳は、当時迅速に導入できる唯一の近代的大量輸送手段であった汽船の経済的・軍事的重要性を改めて再認識し、明治8年1月の大隈大蔵卿の「収入支出ノ源流ヲ清マシ理財会計ノ根本ヲ立ツルノ議」（いわゆる「政始建議」）や、同年5月の大久保内務卿の「商船管掌事務之儀ニ付伺」（いわゆる「海運三策」）を発して、国内の各地を結ぶ近代交通網の中心を蒸気船（汽船）とし、鉄道は東京、大阪、京都の三府と近接する開港場であった横浜、神戸を結ぶ路線だけを官設で建設する交通政策を採用した⁵⁴。

また、大久保利通は「海運三策」の中で特定の海運会社に保護を加えて国の輸送の中核とすることを献策していたが、その保護の対象に選ばれたのが三菱であった。

日本郵便蒸気船会社と競合する国内海運会社であった三菱は、明治7年（1874）7月28日「台湾出兵」の軍事輸送の命を台湾蕃地事務局（事務総督参議大隈重信）より受け、8月以降兵員物資の輸送に当たっていたが、その多くは長崎港を経由して台湾に向かっていた⁵⁵。同時に同年8月には博多町福嶋屋友七宅に長崎出張店を開設していた⁵⁶。

さらに三菱は、同年10月18日に海外航路開設の内議を受け準備資金3万円の下付を申請し⁵⁷、翌明治8（1875）年2月3日より上海航路（横浜・神戸・長崎・上海間）を開設、使用汽船は東京丸（蕃地事務局寄託船）、金川丸（旧船名Madrasマダラス、蕃地事務局より明治7年8月寄託⁵⁸）新瀉丸（蕃地事務局寄託船）、高砂丸（蕃地事務局寄託船、旧船名Della 1,619トン、400馬力、乗組員85名、西洋人8名、支那人4名、マニラ人4名、日本人69名）の4隻だった⁵⁹。この4隻は、すべて蕃地事務局から寄託を受けた外国製の1,000トン超の250馬力から350馬力の汽船であった。この航路の運航は、横浜を出港し、神戸に24時間寄港、次いで、馬関（下関）に6時間寄港、長崎に24時

間寄港して上海に向かうものだった⁶⁰。

上海航路は、先に見たように英国のP&O社が運行を開始し、さらに米国の太平洋郵船会社も参入していたが、三菱はこれまで見てきたように蕃地事務局からの多くの汽船の寄託や政府補助金を受け、明治8年9月までに同航路を巡る米国の太平洋郵船会社との競争に勝利した⁶¹。さらに国内航路においても同年5月の大久保内務卿の海運三策に基づき三菱を中心とした海運体制が進展して日本国郵便蒸気船会社も解散に追い込まれた⁶²。その後、三菱は明治9年（1876）2月から7月にかけての英国のP&Oとの上海航路をめぐる競争にも勝利し⁶³、明治10年（1877）に発生した西南戦争直前には、国内では汽船輸送の独占状況に至っている。さらに西南戦争時の兵員・軍需物資輸送の中心となった三菱は、政府の全面的保護のもと巨額の戦時利得を得ていた⁶⁴。

しかし、政府の特別保護のもとで独占的な海運会社となり、西南戦時・戦後の不換紙幣の乱発によるインフレの中で、それを吸収するため運賃を値上げする三菱へ世論の反発が発生し、さらに加えて明治11年（1878）の大久保利通暗殺後、政権の実権を握った大隈重信の追放を企図した伊藤博文、井上馨、山県有朋らによる「明治14年政変」が発生して、大久保や大隈との密接な関係による政府との二人三脚状態で事業を展開してきた三菱は窮地に立たされる。

海運を独占する三菱への世論の反発の中で、三菱の海運事業での独占状況を打破するため、明治15年（1882）に新たな船会社である共同運輸株式会社が設立され、伊藤博文らが実権を握った政府もこの共同運輸株式会社を強力に支援した。この後、両社の運賃・速度両面での激烈な死闘が続き、三菱の初代社長岩崎弥太郎の急死後、両社の共倒れを危惧する政府の仲介もあって、明治18年（1885）両社が合併して日本郵船株式会社が成立し、三菱は本業であった海運業から撤退して（後に日本郵船は三菱グループに復帰するが）、その他の諸事業に経営多角化を図り、三菱財閥を形成していくこととなる。しかし、三菱の汽船の内国定期航路は京浜・阪神間及び東北や北海道への関西以東への航路が中心であった⁶⁵。

第3節 関西以西の国内定期汽船航路と長崎港

西南戦争時の兵員・軍需物資の膨大な戦時輸送需要

⁵⁴ 小風秀雅「明治前期における鉄道建設構想の展開」（山本弘文編『近代交通成立史の研究』184頁、法政大学出版局、1994年）。

⁵⁵ 前掲、三菱社誌刊行会編『三菱社誌』第1巻、202～204頁。

⁵⁶ 前掲、三菱社誌刊行会編『三菱社誌』第1巻、216頁。

⁵⁷ 前掲、三菱社誌刊行会編『三菱社誌』第1巻、280頁。

⁵⁸ 前掲、三菱社誌刊行会編『三菱社誌』第1巻、209頁。

⁵⁹ 前掲、三菱社誌刊行会編『三菱社誌』第1巻、315～316頁。

⁶⁰ 前掲、三菱社誌刊行会編『三菱社誌』第1巻、354頁。

⁶¹ 前掲、小風秀雅『帝国主義下の日本海運』132頁。

⁶² 「郵便蒸気船会社ノ所有物ヲ購求ス」『太政類典 第二編 明治四年—明治十年 第百九十七巻 運漕二十三 海運三』。

⁶³ 前掲、小風秀雅『帝国主義下の日本海運』135～143頁。

⁶⁴ 旗手勲『日本の財閥と三菱』楽游書房、1978年、参照。

⁶⁵ 前掲、小風秀雅『帝国主義下の日本海運』162～167頁。

の結果、船腹の不足を惹起し、船賃は騰貴して、船主に利益をもたらした⁶⁶。このため当該期には和船需要さえ復活していた⁶⁷。このため海運業は有利な事業と認識され、多くの汽船が製造、購入され始めた⁶⁸。

この経済的背景として、当該期には戦費調達のための政府不換紙幣の大量増発や、同時期の諸国立銀行の設立ラッシュによるやはり不換紙幣であった国立銀行紙幣の増発が⁶⁹、西南戦後にバブルを招き、経済が一時的活況を呈していたことがあったと推察される。具体的には、明治9年8月の金祿公債公債条例の発布により1億7,000余万円の金祿公債が発行されて信用創造の基盤が形成され⁷⁰、さらに同年同月国立銀行条例が改正されて、金祿公債等の公債を担保に同量の紙幣発行が認められ、その結果、国立銀行が、12年までにそれ以前の4行から153行に急増し、国立銀行券計3,441万円が増発され、さらに西南戦争時の戦費調達のための政府予備紙幣2,700万円が増発されていたことなどがあった⁷¹。

この結果、西南戦争勃発時の9,400万円であった既発行紙幣発行高は⁷²、明治10年より13年に至る間に6,100万円余が増加し、この紙幣の急増は膨大な過剰流動性をもたらしたバブルが発生した。全国各地に設立された各国立銀行は、紙幣を発行して信用創造を行い、さらには金祿公債等を担保とした貸付が行われ、これが結果的には各地の商人や企業に、短期的な運転資金だけでなく、長期的な設備資金の供給を行うことになったと推察される。

また、この中・小型汽船急増の技術的背景としては、明治初年からの横須賀、長崎、神戸の官営造船所以外に、明治10年代以降、東京の平野富二の石川島造船所や⁷³、川崎正蔵の築地造船所に加えて⁷⁴、大阪の大阪鉄工所等の民間造船所が中・小型の汽船の製造を開始していたことがあったと考えられる⁷⁵。

明治10年代における汽船の増加状況を概観すると、汽船の総数が明治13年（1880）から16年（1883）年の4年間でわが国における汽船数はほぼ倍増している⁷⁶。

その中心は小型・中型の汽船で、地域的には関西を中心にしたものであった。

このため関西以西では新船主が続出し、新汽船会社として、岡山の偕行会社、広島の大渡会社、丸亀の玉藻会社、淡路の淡路汽船会社、和歌山の明光会社、共立社、徳島の船場会社、太陽会社等が設立され、その他の個人船主を合わせて、汽船の総数は110余隻（船主数70余名）に達したとされている⁷⁷。

この結果、船腹が過剰になり、各船主は相互に運賃低減競争を開始して競争は激化、各船主は運賃低下と速力増加で競ったため、経営難に陥り、海上事故も頻発したとされている⁷⁸。このため明治15年3月頃に至ると有力船主の間で、共倒れを防ぐため合同の動きが見られた⁷⁹。その後、紆余曲折を経て西日本における主な船主が合同して明治17年5月に創立されたのが大阪商船株式会社であった⁸⁰。

開業した大阪商船会社は、18の本線と4つの支線からなる航路の運行を開始したが、運航先は山陽、四国、九州、山陰、和歌山等で、大阪以西の航路のほとんどを網羅していた⁸¹。そのうち明治17年（1884）6月時点における長崎港に寄港する運航路線を抽出したのが表1である。表1に見るように長崎港に寄港していたのは第1本線、第2本線、第3本線及び第1支線であった。以下、これらの航路について見ていきたい。

まず、第1本線は、大阪・百貫⁸²（熊本県）間を運航、大坂を出発し、寄港地として神戸、馬関（現下関）、博多、長崎を経由して百貫に達する航路であった。表1に見るように、この航路には327トンの安寧丸、370トンの鎮西丸、213トンの三保丸の3隻が就航し、たとえば安寧丸は往路の大阪を5日、15日、25日と5の付く日に発し、復路は熊本の百貫港を8日、18日、28日と8の付く日に発する航程で、大阪から熊本まで下航した船は大阪出航後4日目に復路として熊本を出港していることが判明する。また、九州地区関係で300トン以上の汽船が使用されているのはこの航路

⁶⁶ 前掲『大阪商船株式会社五十年史』3頁。

⁶⁷ 前掲、小風秀雅『帝国主義下の日本海運』201頁。

⁶⁸ 前掲『大阪商船株式会社五十年史』4頁。

⁶⁹ 大東文化大学東洋研究所編『松方正義関係文書』第1巻、377～378頁、1979年。

⁷⁰ 明治財政史編纂会『明治財政史』第8巻、436頁、丸善、1904年。

⁷¹ 「金融」『東京経済雑誌』第23号（明治13年3月31日）。

⁷² 前掲、『松方正義関係文書 第1巻』。

⁷³ 小林正彬『日本の工業化と官業払い下げ』256頁、1977年。

⁷⁴ 前掲、小林正彬『日本の工業化と官業払い下げ』256頁。

⁷⁵ 前掲『日本近世造船史』786～787頁。

⁷⁶ 内閣統計局『第7回帝国統計年鑑』340頁、1886年。

⁷⁷ 前掲『大阪商船株式会社五十年史』4～5頁。

⁷⁸ 前掲『大阪商船株式会社五十年史』5～6頁。

⁷⁹ 前掲『大阪商船株式会社五十年史』7～8頁。

⁸⁰ 前掲『大阪商船株式会社五十年史』7～8頁。

⁸¹ 『鎮西日報』明治17年7月17日「広告」（「大阪商船会社々船出港定日表」）。

⁸² 正式地名は百貫石で、熊本市内を貫流する坪井川の河口に位置し、江戸時代から海に面していない熊本城下の外港で、肥後平野の肥後米などの海運による物資流通の中心であった。

表1 長崎港寄港大阪商船会社船出港定日表（明治17年6月）

	航海線路	常航船名	大阪港 出港定日	最終港 出港定日
第1本線	大阪・神戸・馬関・博多・長崎・百貫	三保丸（木製213トン、30馬力、明治13年、猪飼徳兵衛）	3ノ日	6の日
		安寧丸（木製327トン、49馬力、明治13年、住友吉左衛門）	5ノ日	8ノ日
		鎮西丸（木製370トン、50馬力、明治13年、大西定兵衛）	9ノ日	2ノ日
第2本線	大阪・神戸・馬関・博多・長崎・百貫・大川	六甲丸（木製209トン、45馬力、明治13年、中村新次郎） 長崎丸（木製210トン、27馬力、明治12年、金澤直兵衛） 此花丸（木製275トン、22馬力、明治12年、猪飼徳兵衛）	無定期	無定期
第3本線	大阪・神戸・宇ノ島・馬関・博多・長崎	大龍丸（木製188トン、40馬力、明治14年、小今井宗治）	2ノ日	5ノ日
	大阪・神戸・馬関・博多・伊万里・長崎	摂津丸（木製136トン、15馬力、明治17年、武内源太郎）	7ノ日	10ノ日
第1支線	長崎・口之津・島原・富岡・百貫・大川	百貫丸（木製110トン、35馬力、明治13年、下田一巳） 生祥丸（木製25トン、18馬力、明治14年、下田一巳） 効鉄丸（鉄製67トン、25馬力、明治14年、小川宋五郎）	毎日1隻 長崎出港	毎日1隻 大川出港

註）常航船名のかっこ内はその船のトン数、馬力、製造年、旧船主名を示す。

出典）「大阪商船会社々船出港定日表」（『鎮西日報』明治17年7月17日「広告」）、及び『船名録』より作成。

だけであり、さらに、鎮西丸と安寧丸は各々50馬力、49馬力で、同社の所有船の中では最大級の馬力を備えた汽船であった。第2本線は、大阪・大川⁸³間を運航し、寄港地として神戸、馬関、博多、長崎、百貫を経由する航路で、運航日は無定日であり、使用されていた汽船は六甲丸、長崎丸、此花丸の3隻で、何れも200トン台の汽船であった。第3本線は、大阪・長崎間の航路で、大阪を起点に、188トン、40馬力の大龍丸が神戸、宇ノ島（現福岡県豊前市の宇島港）、馬関、博多を経由し、136トン、15馬力の摂津丸が神戸、馬関、伊万里を経由し、長崎に向かっている。さらに第1支線は、長崎・大川間の航路で、熊本県の百貫港を経由し、110トンの百貫丸、25トンの生祥丸、67トンの効鉄丸の3隻が就航して、毎日1隻が長崎と大川を出港する形で運航されていた。また、これらの汽船は、明治13年以降製造された5年以内の新造船であった。

これらの運行状況を総合して勘案すると、各航路のうち、比較的大型で大馬力の汽船を運航させ、しかも寄港地も少なく、その分目的地への到達の早い長距離の基幹航路と言えるのが、第1本線の大阪・神戸・馬関・博多・長崎・百貫間の航路、及び第2本線の大阪・神戸・馬関・博多・長崎・百貫・大川間の航路で

あったことが窺える。この二つの航路はいずれも博多（筑前）を経て九州西岸を廻り長崎（肥前）を経由し有明海に入り肥後、筑後に達しており、この二つの航路が大阪商船会社の中心航路の一つであったことが判明する。

つまり、大阪商船の航路設定の背景には、九州最大の米所であった肥後平野の肥後米や筑後平野の筑後米などの産物が、筑後の大川や肥後の百貫石の港から海運で長崎に運ばれ、長崎から瀬戸内海を経て関西地方に積み出されていたことがあったと考えられる。

この航路は幕藩時代の和船の時代から九州における主要流通経路であった。江戸時代以前においては大量の物資輸送は河川や海上の水運に依存するしかなかった。たとえば、豊前天領日田から木材等の物資は、筑後川の水運で河口の筑後地方に運ばれ、さらに筑後米などの農産物と共に、千石船等の和船で大川の港から出港し、熊本の百貫石で肥後米等を積み込み、有明海、角力灘を経て長崎に達し、そこから瀬戸内海を経て大阪に至るのが中心的な輸送ルートであった⁸⁴。

その点で言えば、水運時代の九州の物流の中軸は大分から福岡南部、熊本を経て長崎に至る九州を横断する横軸の河川、海運をつなぐルートで、明治20年代以降の鉄道を用了熊本・久留米・博多・小倉・門司と

⁸³ 現大川市、筑後川の河口に位置し、幕藩時代は柳川藩領（立花家）で、若津、榎津の港を持ち、筑後地方の海運での物資流通の中心であった。長崎市内に摂津町、筑後町等の町名が残ったのはこの地方との関連があると推察される。

⁸⁴ 佐々木誠治『日本海運業の近代化』234～235頁、240頁、海文堂、1961年。

九州を縦貫する縦軸の陸路輸送中心の体制とは大きく異なるものであった。

また、大阪商船会社の長崎港における荷受け・乗客中継問屋としては、江戸町の旭会社、菊屋（松本作太郎）、米金（米谷幸之助）、東シ屋（吉田新平）菱屋（森田伝治）、半田屋（半田伝次郎）、碇屋（寺田松三郎）、樺島町の鉄屋（神田新吉）、平戸町の伊崎屋（伊崎為七）、西浜町的小林屋（小林藤平）、外浦町の土佐屋（田村政太郎）、木下町为天満屋（天満仁三郎）があった⁸⁵。

これまで、汽船の定期航路を中心に長崎港の運航状況を窺ってきたが、明治期においても江戸時代からの和船や西洋形帆船の出入港も数多く見られた。また、外国の汽船や西洋形帆船の出入港も長崎港を賑わしていた。たとえば、明治31年段階で、船積みした貨物量は日本船が6万4,523トンに対して、英国船は19万1,806トン、ドイツ船は5万6,453トン、ロシア船4万7,435トン、米国船2万9,991トンなど総計で44万8,444トンで、日本船による輸送量は14%強に過ぎなかった⁸⁶。また、内外の軍艦の出入港も長崎港を賑わしていた。具体的には、英、露、仏、中国、独、米各国の軍艦も物資補給や休養、艦船修理のため頻繁に長崎港に寄港していた⁸⁷。

第3章 九州における鉄道敷設計画

第1節 明治初期の長崎の景況と福岡・佐賀・熊本における鉄道計画

明治20年代以降わが国においても「鉄道の時代」が本格化するが、長崎市まで鉄道が開通するのは明治30年代初頭のことであった。この長崎市までの鉄道開通には様々な紆余曲折があった。長崎の第十八国立銀行頭取で、長崎商業会議所会頭を務め、西部銀行同盟⁸⁸を組織するなど、長崎の、否、西日本の金融界・経済界のリーダー的存在であった松田源五郎は、長崎線を敷設した九州鉄道株式会社の重役をも務め、長崎線敷設において最大の功労者の一人でもあった。松田は、長崎線全線が開通した明治31年12月に長崎市の市長、参事会員、市議員、長崎商業会議所議員を仰陽亭に招いて、長崎線敷設に至る経緯を報告していた。以下、長崎線の鉄道敷設の経過について、この松田の報告によって見ていきたい⁸⁹。

松田の報告によると、長崎は明治13年、14年頃から景況が衰微し、17年、18年頃にはその極地になったが、この時の長崎の街は、世間から捨てられたような有様で、旅宿も裁判のために来崎した客か⁹⁰、石炭試掘の出願人しかない有様で、売り屋敷、貸家の札だけが目立つ状況であった。そこで長崎商工会議所の前身である長崎商工会は、明治18年（1885）夏に会議を開き、長崎港衰微の対策を協議した。その結果、当時進行中であった中島川変流工事⁹¹だけではなく、港湾を浚渫改良し、鉄道を敷設し、九州内部への交通を便利にし、荷客の出入を頻繁にするしかない議論になったが、いずれも大事業なので容易には実行できないとの結論となった⁹²。

このような状況下、明治19年（1886）の夏に福岡県で博多・久留米間の鉄道敷設計画が、熊本県でも熊本・三角間の鉄道計画が持ち上がり、さらに佐賀県もそれに加わって九州鉄道という名称で、門司・三角間、佐賀県の田代（現鳥栖）から分岐して長崎県の早岐に至る路線の鉄道計画が協議されているという情報を松田源五郎は得た。この計画について詳しく聞くと、長崎港は貿易拠点として将来性が危うく、それに対して門司、博多、三角を貿易拠点とすることが地理的に当然で、しかも、熊本鎮台と佐世保軍港⁹³を結ぶ軍事上の重要路線だとして政府の補助を仰ごうとする計画であることもわかった、と松田は報告している⁹⁴。

この間の松田源五郎の報告について検証してみると、確かに、幕藩時代海外貿易を独占していた長崎港は、幕末、4港（横浜、神戸、函館、新潟）が海外貿易に加わったことで独占を失い、その上、明治14年以降は西南戦争後のバブル対策として松方正義大蔵大臣の、いわゆる超緊縮財政のデフレ政策による「松方デフレ」によって全国的にも極度の不況に陥っていた。明治19年6月の安場保和福岡県令から伊藤博文総理大臣宛の「九州鉄道布設之義上申」では、「本県下豊前国企救郡門司港ヨリ筑後国熊本県界迄ニシテ儘々肥後国熊本迄達セシムルノ予算ニ有之候得共方今ニ於テハ肥後国三角へ築港出来ノコトナレハ到底該港迄接続ヲ要スヘク」とされている。この文章中の肥後国三角へ築港とあるのは、熊本城下は内陸部で港を持たず、江戸時代以来、城下を貫流して有明海に流れる坪井川河口の百貫石港から海上輸送を行っていた。しかし百貫石港外は有明海の干潟による遠浅で、和船と異なっ

⁸⁵ 『鎮西日報』明治17年7月18日「広告」。

⁸⁶ 「昨年中の船積荷物」『鎮西日報』明治32年2月2日。

⁸⁷ 例えば、明治14年2月には1週間で露、米、英の各国の計10隻の外国軍艦が出入港していた（『西海新聞』明治14年2月10日）。

⁸⁸ 西日本地区の銀行の「連帯為替」のための組織（十八銀行百年史編集委員会『百年の歩み』91頁、1978年）。

⁸⁹ この松田の報告を口述筆記したものが『長崎商工会議所五十年史』に掲載されており、以下の松田の報告内容はこれに拠った。

⁹⁰ 当該期の長崎には東京、大阪等と並んで上等裁判所、後の控訴院、現在の高等裁判所に相当が置かれていた

⁹¹ 長崎港が幕末期以降の行政機構の混乱の中で、江戸時代のような定期的な浚渫が行われなかったため水深が浅くなり、船の入港にも差し支えが出ていたため、長崎市街の中心河川である中島川を変流させて対処しようとするものであった。

⁹² 長崎商工会議所『長崎商工会議所五十年史』81頁、1943年。

⁹³ 佐世保は当該年の明治19年に佐世保鎮守府が設置され一漁村から拠点軍港としての道を歩み始めたばかりであった。

⁹⁴ 前掲『長崎商工会議所五十年史』81～82頁。

吃水の深い汽船は接岸できず、人や物資を舁で汽船までを接続しており汽船での人員物資輸送の障害となっていた。このため明治政府は、宇土半島先端の三角に、明治17年（1884）から汽船の接岸できる港の第1期工事が開始されていた。このため、熊本城下と三角新港を結ぶ鉄道が吃緊の課題となっていた⁹⁵。

門司・博多・熊本・三角および鳥栖から分岐して佐賀・早岐を結ぶ鉄道が敷設されれば、これまで長崎港の輸送物資の中心であった筑後、肥後、豊前、肥前の物資のほとんどが長崎港を経由することなく輸送されることになる。このことに気付いていた松田源五郎は、長崎線の敷設が長崎港の死命を決すると考えて、その後、必死に奔走したと推察される。

第2節 長崎における鉄道計画

松田の報告に戻ると、松田は明治19年11月末に長崎商工会委員の会合が清洋亭であった際、九州3県連合の鉄道計画の情報を伝え、長崎鉄道発起のことを協議した。同時に長崎私立勸業会という県庁勸業課及び学士、教員（と言った当時の知識人）の集まりでも同様の議論があり、商工会に協議があったので、同年12月中旬長崎商工会会頭松田源五郎と長崎私立勸業会監事総代猪飼麻次郎の両人の名前で、日下義雄長崎県知事⁹⁶が長期間上京中であったため知事代理池田徳潤書記官⁹⁷宛に請願書を出した。しかし、県庁の対応は、遠近武則農商務課長以外は冷淡で、本県の鉄道は難工事であり民力でこれを行うことは及ばぬところで、国家にとって本当に必要であれば官設で敷設するであろうという態度であった。翌20年（1887）1月20日頃佐賀で福岡、熊本、佐賀3県連合の九州鉄道計画に関して、3県知事及び設立委員が会合し、発起の順序や請願上京の手筈を協議するという情報を入手し、長崎もこの3県合同に加わって、路線の長崎までの延長を求めなければ時期を失すと考えた松田源五郎は、急遽、佐賀の会合に参加しようと同行の有志者を捜したが、旧暦の年末であったため同行者が見つからず、県庁の勸業課員1名の同行を得て、汽船で佐賀に向かった。しかし、波風のため到着が遅れ、諸富⁹⁸を経て、佐賀に到着した時は3県の会合は終わっていた。知り合いの参加者に会議の様子を聞いたところ、会議の中で一部委員から長崎線延長の提案があったが少数で否決されたとのことで松田は大いに落胆したが、その夜、会合出席者の懇親会があると聞いて、懇親会の場

に行き、3県知事始め3県委員に面会し、長崎線延長の再議を訴えた⁹⁹。

この間の松田の報告を検証してみると、長期上京中であったとされている当該期の長崎県令（明治19年7月県知事と改称）日下義雄は会津藩出身で、弟は白虎隊で戦死し、本人も鳥羽伏見、会津、五稜郭等で官軍と戦った経歴を持つが、その後井上馨の随員として岩倉欧米使節団に同行し、米国に留学、帰国後、中央省庁の官僚となっていた¹⁰⁰。日下は在外経験を生かして横浜、函館に次いで日本で3番目の濾過式水源地や金属管を用いた近代的上水道の長崎市への敷設を推進した中心人物だったので、欧米知識豊富な日下県令が不在であったことも県の対応が冷淡なものであった一因であった可能性は考えられる。一方、県令の代理として松田源五郎に應對した池田徳潤書記官も元旗本（交代寄合¹⁰¹）の華族（男爵）で、留学経験がある官僚であった¹⁰²。

この松田の報告の中で、佐賀に向かった松田らが海路をとったことは、現代の感覚では奇異に感じられるであろうが、先に見たように、長崎から佐賀へは、中型汽船で島原半島を回り込み角力灘を超えて筑後川河口の大川（若津）、若しくは対岸の諸富に向かうか、諫早から小型汽船で筑後川河口に向かうのが通常のルートであった。

松田の報告に戻ると、その後、長崎に取って返した松田源五郎は、長崎商工会の総集會を緊急に招集し、私立勸業会員や県庁の池田書記官にも臨場を請い、佐賀での九州鉄道創立準備会合での状対岸の況を詳細に報告した。この際、松田は、九州鉄道計画への合併延長を図らなければ、長崎鉄道敷設計画の機会を失する事情を痛論して、20年2月初旬に3県知事及び請願委員が馬関（下関）で会合してから、その足で上京するとのことであるので、その場に長崎からも出張してなお協議を遂げたいので、県庁も強力に協力願いたいと提案した。この結果、松田と遠近長崎県農商務課長が2月初旬に馬関に出張したが、鎌田佐賀県知事や3県の請願委員の過半は既に馬関を出立して上京の途についていたため、安場福岡、福岡熊本両県知事や残っていた請願委員に面会して長崎線合併延長の件を依頼したが、時期的に手遅れとして請求に応じてもらえず、合併話はご破算となって、松田らは帰県のために西に、両県知事らは請願上京のため東にと、東西に分かれた¹⁰³。

⁹⁵ 島崎武雄、山下正貴「三角西港の築港に関する研究」（土木学会『日本土木史研究発表会論文集』Vol.1、91～98頁、1981年）。星野裕司、北河大次郎「三角築港の計画と整備」（土木学会『土木史研究論文集』Vol.24、95～98頁、2004年）。

⁹⁶ 明治19年7月の「地方官官制」改正により県令から県知事と改称。

⁹⁷ 当該期の県の書記官は中央政府からの出向ポストで、現在の副知事に相当。

⁹⁸ 筑後川河口の佐賀県側の港、若津港の対岸。

⁹⁹ 前掲『長崎商工会議所五十年史』82頁。

¹⁰⁰ 日下義雄伝記編纂所編『日下義雄伝』23～30頁、1928年。

¹⁰¹ 参勤交代を行う大名格式の旗本、その一部は明治維新後に華族に列せられた。

¹⁰² 「華族池田徳潤帰朝」『太政類典 第二編 明治四年～明治十年 第九十二卷 外国交際三十五・航海』。

¹⁰³ 前掲『長崎商工会議所五十年史』82～83頁。

この松田の報告を検証してみると、松田源五郎は急遽上京途上の三県知事及び上京鉄道委員一行の跡を追って、明治20年2月7日に大阪商船会社の汽船吉野川丸で下関に到着し、同地で安場知事や上京委員と会合、その結果安場知事や上京鉄道委員達は、遅れて出発してこの会合に参加していなかった熊本県の上京鉄道委員と神戸で合流の上、結論を出すことになって松田源五郎は一旦長崎に帰着していた¹⁰⁴。

この間の経緯について、『鎮西日報』は、3県上京請願委員と松田源五郎の間に、佐世保・長崎間の路線に関して、①3県願書中に長崎線を追加する②長崎発起者が副願を行う③3県委員から長崎線を追願する、の3案のいずれかを決議して、上京途上の神戸から電報で報告するという内約があったが、明治20年2月11日に三県委員から③の追願案に決定したとの電報が松田源五郎のもとに届いた、と報じていた¹⁰⁵。

第3節 長崎・佐世保間鉄道計画と3県鉄道計画の合同

松田の報告に戻ると、松田は、このような状況を受けて、このまま放置すれば長崎線の敷設は覚束ないが、官設を期待しても何時になるか見込みがつかない。しかし、その間長崎の街の衰退はすすんでいくであろうと考え、再び、長崎商工会の総集会を招集し、勸業会員諸氏の列席も仰いで、馬関での談判の様子を報告した。松田はこの会合で、長崎・佐世保間の鉄道敷設を発起し、単独で請願して、その上で改めて（両計画の）合併を交渉するしかないと主張したところ、全会一致での決定となった。直ちに商工会一同を発起人と定め、発起人総代として瓜生震、山田季治、岩田清秋、前田三郎、横松清助、松田源五郎の6名が就任し、政府保証など3県連合出願条件と同一の請願趣旨とし、明治20年2月15日付けで長崎鉄道会社の請願書を日下長崎県知事宛に提出した。ちょうど長期上京中であった日下知事が帰県したので、これまでの経緯を報告し、県庁も実地予測、収支計算等を取り調べることとなった。また、請願書を出すと同時に長崎鉄道会社の株金募集を開始したが、容易に株募集に応じてくれる人もなく、巨額の金員ではあり、極めて心痛であった。県知事から各郡村へ奨励勧誘書を出してもらい資産家と思う人々に必死に奨励したが、県下における引き受け株は極めて僅少だったので、株の大部分を東京、大阪で募集することを企図し、3県連合鉄道計画との合併請願のこともあって、松田は委員総代として上京、明治20年2月中旬より4月末まで凡そ2ヶ月半

滞在して鉄道敷設のため寸暇もなく奔走した¹⁰⁶。

この間の松田の報告について検証してみると、『鎮西日報』は、松田源五郎が直ちに集会の通知状を長崎商工会委員及び私立勸業会幹事に発して、「鉄道のことに関する議を催せしに満場一致にて松田氏に請ふて東上して力を3県委員に併せ政府の許可を望むことに決し」¹⁰⁷、このため松田源五郎が明治20年2月14日に急遽上京したことを報じていた¹⁰⁸。

松田の報告に戻ると、松田の上京中の活動中一番の困難は、長崎線は経済的には独立では成り立ち難いが、3県有志の多数は合併延長を望んでいなかったことであった。政府への請願は、福岡・熊本・佐賀3県の知事及び9人の委員は協力してその筋へ内願し、長崎県は松田と長崎県農商務課長の遠近武則が奔走した。同じ請願条件ではあったが、政府命令で3県の鉄道計画との合併の希望を何とか成就しようとしているところに長崎側の請願の一層の難しさがあった。しかし、政府内の長崎出身者の力もあって結果として好都合に運んだのは望外の喜びであった¹⁰⁹。その間、種々の事情があって会社設立の許可が下りるのは遅れたが、当時、商務局長であった高橋新吉を社長に選任する話がある筋から起こり¹¹⁰、内閣もそれに同意し、本人も内諾してからは許可の手続きが進展し、明治20年5月中旬に、3県出願者及び本県出願者に、各別に採用の指令があった。その指令書と同時に、双方とも（合併を）協議せよとの主意が内閣書記官から3県知事及び本県知事に通牒があったとの通知を受け、長崎側の希望が達せられる方向となった¹¹¹。

そこで松田は長崎鉄道の発起人総会を招集し、滞京中の状況を報告するとともに、発起人総代の連署をもって九州鉄道会社創立事務所へ連合会開催を促した。その結果、同年6月20日熊本で4県連合の協議会を開催することになり、福岡、熊本、佐賀、長崎各県15名宛の協議委員を選定して会議を行うこととなった。そこで長崎でも改めて発起人会を開き、松田源五郎を委員長に山田季治、岩田清秋、浅田重三郎、渡邊元、鶴田和市、山口新一、中島要蔵、大久保為昭、前田三郎、横松清助、久住呂藤太郎、森慶次郎、永見文太郎、細川雄二郎の15名の協議委員を選任し、県庁から知事代理本山第1部長、鳥越技師と共に熊本に出張した。熊本では、各県からも県知事、協議委員一同が、東京からは社長予定者の高橋新吉が参加し、高橋を議長として開会し、長崎鉄道合併については種々の議論があったが多数でこれを可決した。さらに創立規則等を定め、各県より常議員（後の取締役）3名宛を選

¹⁰⁴ 「三県知事委員に協議の事」『鎮西日報』明治20年2月11日。

¹⁰⁵ 「三県委員電報」『鎮西日報』明治20年2月15日。

¹⁰⁶ 前掲『長崎商工会議所五十年史』83頁。

¹⁰⁷ 「長崎の計画」『鎮西日報』明治20年2月15日。

¹⁰⁸ 「長崎の計画」『鎮西日報』明治20年2月15日。

¹⁰⁹ 当該期、会計検査院長で、長崎県出身者の中では明治政府で最も要路にあった旧大村藩士渡辺昇らを指すと推察される。

¹¹⁰ 高橋新吉は農商務省（現在の農林水産省と経済産業省の前身の役所）商務局長であった。

¹¹¹ 前掲『長崎商工会議所五十年史』83～84頁。

び、その互選で常務委員2名乃至4名を選出して会社の常務を処理させることを決め、創立事務所は仮に博多に置くこととして散会し、ここに九州鉄道会社の基礎が固まった¹¹²。

ここでこの間の松田の報告を検証してみると、この申請で最大の問題点は政府補助金の問題であった。政府は日本初の鉄道会社である日本鉄道会社に年1割の配当補助金を特例で認めたが、以後の鉄道会社には配当保証を認めることに否定的態度を取っていた。こうした中、福岡、熊本、佐賀の三県知事は明治20年2月26日付で上申書を内閣総理大臣伊藤博文宛に進達していた¹¹³。この上申書の要点を纏めると、熊本の外港である三角港や海軍の拠点である佐世保鎮守府が建設され、しかも商工業が沈滞してデフレ状況にあり投資家が投資先に困っている今こそが鉄道建設の千載一遇の好機である。しかし、鉄道は大事業であるから、それを確実にするために政府の保護、とりわけ配当保証を求めるもので、それがないと出資者が萎縮して千載一遇の好機も逃すかも知れない。また、横須賀鎮守府と東京鎮台の間に官設鉄道が敷設されると聞く、これは一旦緩急があったときのためであろうが、それは佐世保鎮守府と熊本鎮台の間でも同様である。いま民設鉄道でこの間を結べば、国の費用の節約でき、その利益をすぐに享受することもでき、政府の利益も大きいはずなので配当保証を認可されたい、と主張していた。この上申書で注目されるのは、3県側も長崎線を九州鉄道計画の構想に入れて、佐世保鎮守府と熊本鎮台間の陸海軍の連絡を配当保証の理由として挙げていることである。つまり、福岡・熊本・佐賀3県の鉄道計画を長崎・佐世保間の長崎線計画と合同し、海外への拠点長崎および海軍の拠点佐世保と陸軍の拠点熊本を結ぶことが国防上も何よりも重要であることを強調して政府の配当補助金を得ようとしていた。

この背景には、明治17年12月の甲申事変以降、わが国では朝鮮半島をめぐる緊張状況が存在していたことがあったと推察される。海軍強化のために明治19年からは海軍公債が発行され、さらに、明治20年3月に布告された所得税法も課税の目的は海防費の捻出で、特に、対馬や下関の砲台建設が第一目的であろうと推測されていた¹¹⁴。また、伊藤博文総理大臣が明治20年3月23日に地方官諮問会のため出京中の各府県知事を鹿鳴館に集めて行った演説中で、海防の必要性を強調

し、天皇からも宮中経費の残余を海防費に充てる意向が示されたとして、各府県知事にも余財を海防費として献納する者があれば、宮内省に上申することを求めている¹¹⁵。このため同年4月以降、官民有志の海防費献納が行われていた¹¹⁶。

このような朝鮮半島をめぐる緊張状況は、明治20年2月26日付の3県知事上申書の中で、政府の配当保証要求理由として、長崎線計画を合同することによって佐世保と熊本を結べることを挙げていた九州鉄道会社計画にとって、政府の保護を求める絶好の論理を提供するものであったと推察される。つまり、九州における陸軍の拠点である熊本鎮台と新たに海軍の拠点となった鎮守府が設置された佐世保港、さらには大陸への出兵の場合、出兵拠点となりうる長崎港を結ぶことは、当該期のわが国の国防上も最重要であって、他の一般鉄道とは異なることを政府の配当補助要請の大きな理由とすることができたと考えられる。

現に、九州鉄道会社計画の中心人物であった安場保和福岡県知事も帰県後の報告会の席上で「閣議を動して此度の指令を得ることの容易ならざりしと述へ軍事上にも九州鉄道の必要なるを論じたりしか長崎鉄道と相待て其用を相為すか故に幾分か長崎鉄道は三県の上願を許可あることに力ありしか如し」¹¹⁷と述懐していた。3県側はこのような状況をも洞察し、長崎線計画を巧みに組み込んで、九州鉄道会社への一定の配当保証を実現していったと推察される。つまり、松田の報告の記述よりは実際は3県側も政府補助金を勘案して長崎・佐世保鉄道との合同に前向きであったことが窺える。

このような状況下、明治20年5月11日に至って、九州鉄道会社に関する議案書が閣議決定され、また同日付けで、福岡、熊本、佐賀の三県知事及び長崎県知事宛に田中光顕内閣書記官長から3県の鉄道計画と長崎・佐世保間の鉄道計画を合同するため互いの協議を求める指令が発せられていた¹¹⁸。さらに同年6月27日付けで九州鉄道会社への特別保護命令書が閣議決定され、同命令書の第2条で同鉄道会社に対して株金払込の翌月から営業開始の前月まで年4%の特別保護金の下附が認められた¹¹⁹。

これを受けて明治20年6月20日から、熊本で、3県及び長崎県の鉄道計画を合併させるための4県連合の協議会が開かれたが、そこでは合併の条文に、長崎線

¹¹² 前掲『長崎商工会議所五十年史』84頁。

¹¹³ 「稟申 松田和七郎等九州鉄道会社創立ヲ稟請ス実測図面工事方法等詳細調査出願セシム」『公文類聚 第十一編 明治二十年 卷之三十八 運輸門八 橋道 鉄道附五』（国立公文書館所蔵）。

¹¹⁴ 「所得税の行く先き」『毎日新聞』明治20年3月29日。

¹¹⁵ 「読東京日々新聞及伊藤総理大臣演説」『毎日新聞』明治20年3月27日。

¹¹⁶ 「海防費献金の総高」『鎮西日報』明治20年5月12日。

¹¹⁷ 「報道会」『福岡日日新聞』明治20年5月26日。

¹¹⁸ 「稟申 松田和七郎等九州鉄道会社創立ヲ稟請ス実測図面工事方法等詳細調査出願セシム」『公文類聚 第十一編 明治二十年 卷之三十八 運輸門八 橋道 鉄道附五』。

¹¹⁹ 「稟申 松田和七郎等九州鉄道会社創立ヲ稟請ス実測図面工事方法等詳細調査出願セシム」『公文類聚 第十一編 明治二十年 卷之三十八 運輸門八 橋道 鉄道附五』。

は、線路実測の上、利益次第では、長崎・時津間及び佐世保・川棚間のみに線路を敷設し、当分の間、時津・川棚間は汽船で接続することを書き入れることを3県側は要求した。3県側は、この但し書きがなければ、損益が顧みられない結果となり、会社が一地方のために犠牲にならないとも限らない、特に後から参加した長崎は妥協すべきとの主張であったが、会議に出席していた社長予定者の高橋新吉の裁断で、この但し書きの削除が決定され紛議は収まったとされている¹²⁰。

九州鉄道会社の社長に内定した高橋新吉は、薩摩藩出身、幕末に若くして長崎に遊学し、何礼之に英語を学び、後に「お雇い外国人」として大学南校（東京大学の前身）の教員となったフルベッキの助けを借り、前田正名兄弟らと英和辞書の通称『薩摩辞書』を編纂し、明治期になって米国留学、帰朝後、明治政府の高級官僚となり、長崎税関長、長崎県大書記官などを歴任後、ニューヨーク領事となる。その後、新設の農商務省に転じ、当該期は商務局長をつとめていた¹²¹。農商務省に転じたのは、ニューヨーク領事任時に米国の商況等についてしばしば領事報告を行い、外国の商況に通じていたためと考えられる。高橋新吉は九州鉄道会社社長から日本勧業銀行頭取に転じ、後、男爵に叙せられている¹²²。高橋は以上の経歴から判明するように長崎に深い縁があり、また、中央経済官僚の経験からも、長崎線の調整の折でも、各県の利害を超えた全体的な視野で事に当たっていたと推察される。

第4章 九州鉄道会社の発足と長崎線敷設

第1節 長崎線の建設遅延

松田源五郎の報告に戻ると、長崎県の一同は帰県の上、発起人会を開き、熊本での会合の状況を報告し、委員を解任して常議員（後の取締役）3名の選挙を行った。その結果、松田源五郎、渡邊元、前田三郎の3名が選出された。また長崎事務所を九州鉄道会社長崎仮事務所と改称し、株金募集、線路実測、収支予算等の取り調べを終え、明治21年（1888）7月31日付で博多の九州鉄道会社事務所へ事務悉皆を引き継ぎ、長崎の事務所は解散した¹²³。

また、明治20年9月から21年8月までの約1年間をかけて、博多で十数回の常議員会（取締役会）を開いたが、最も議論が錯綜したのは、本社の位置、路線着手の順序の二つであった。（常議員が各県の代表として選出されており）各地域の利害から主張するので議

論の纏まりようがなかった。松田達（長崎県選出の3名の常議員）が主張したのは、鉄道工事は多く外国品を輸入するし、しかも、皆重量品であるので（港から線路を引いて運ばないと運べないので、外国への貿易港を起点にする必要があるから）、長崎に本社を置き、工事は長崎から開始するというものであった。しかし、（長崎県に有利なこの説は他県から）絶対反対を受け、全く受け入れられず、3か所同時着手論もあったが、とにかく会社なので、工事の難易度、収益の如何を顧みない地方利害が通るわけもなく。実測、収支予算取り調べの結果、博多・久留米間から工事に着手することになった¹²⁴。

その後、21年8月15日博多で最初の株主総会が開かれ、非常の紛議をきたし、22日まで一週間会議を続け、会社の株主総会としては異常なものとなった。この株主総会で高橋新吉社長を確定し、常議員12名、監査役3名を選任し、松田源五郎は常議員に選任されたが、常議員は商法制定後名称を取締役と改称した。また、株金払込から営業開始までの間、政府が配当として年4%を保証するという政府補助の特許も得ることができたが、計算が面倒であるので、後に1マイルにつき金2,000円の補助に変更することを願い出て明治22年12月に許可された。さらに明治22年12月に最初の着工区間であった博多・久留米間が竣工し、同月から博多・千歳川間の運輸営業を開始した。同時に路線建設は、東は博多から門司へ、南は久留米から熊本へ、鳥栖から分岐して西は佐賀へ進められ、明治24年4月には門司まで、同年7月には熊本まで、同年8月には佐賀まで開通し、営業を開始した¹²⁵。

この間の松田の報告を検証してみると、明治21年9月から開始された九州鉄道会社の最初の建設路線であった博多・久留米間工事は、翌明治22年（1889）12月に博多・千歳川（久留米の筑後川対岸の千歳川仮停車場のこと）間が開業した。これは同年6月の筑後川（千歳川）の大洪水で工事中の橋梁の足場等が流され工事が遅延したため、取り敢えず久留米の筑後川対岸の仮停車場までの開業となったものであったが、翌明治23年（1890）3月にトラス鉄橋9連の千歳川橋梁が完成し、博多・久留米間が開通した¹²⁶。さらに24年7月1日付で高瀬・熊本間が、同年8月20日付で鳥栖・佐賀間が開業して、熊本以北及び佐賀以東の線路が全通した¹²⁷。

松田の報告に戻ると、その後、佐賀以西の長崎への路線が進展するはずであったが、明治24年（1891）初頭以降次第に金融が逼迫し、非常な不況となって、株

¹²⁰ 原康記「明治期肥前地方における鉄道網の形成」『商経論叢』182～183頁、九州産業大学商経学会、1995年。

¹²¹ 日本交通協会編『鉄道先人録』217～218頁、1972年。

¹²² 前掲『鉄道先人録』218頁。

¹²³ 前掲『長崎商工会議所五十年史』84頁。

¹²⁴ 前掲『長崎商工会議所五十年史』85頁。

¹²⁵ 前掲『長崎商工会議所五十年史』85頁。

¹²⁶ 鉄道建設業協会『日本鉄道請負業史 明治編』136頁、1967年。

¹²⁷ 九州鉄道会社『九州鉄道会社第六回報告』附録3～4頁。

主は株金の払い込みをなさず、工事の中止を請求する者が続出して、大阪の株主達は委員を選び連署で申し入れる有様で、やむを得ず九州鉄道会社も路線延長の工事を中止し、工事竣工期限の延長を政府に申請するなど困難を極めた。このため、長崎線敷設はますます困難となり、松田はどうすれば目的を達成できるかと実に苦慮した。不況は回復の見込みなく、政府はやむを得ず、金融救済の方策と軍事上の必要性から鉄道国有買い上げ論を主張し、帝国議会に法案を提出した。松田はこの法案に賛成した。なぜなら、この方法でしか長崎線敷設は不可能であると考えたからである。しかし、党派対立があってこの法案は否決され、議会も解散となって松田は実に落胆した¹²⁸。

ここで、この間の松田の報告を検証してみると、九州鉄道路線は、明治24年7月には久留米から熊本へ、さらに同年8月には鳥栖から分岐して佐賀までと、福岡、佐賀、熊本各県内の路線の敷設が進展する一方で、明治23年には20年代初頭からの鉄道株を中心とする株式市場のバブルが崩壊して、「明治23年恐慌」と呼ばれる不況が発生し、株式発行で資本市場から資金を調達することは困難となった¹²⁹。当該期の株式は株金を何回にも分けて払い込む分割払い込みが通常であり、好況期の最初の払い込みは十分の程度で、後は鉄道株であれば路線建設の進捗とともに追加して後の払い込みがなされていたが、不況期になるとその払い込み募集が困難となることが多く、このため不況下では路線の建設進展が困難となるが多かった。

このため、九州鉄道会社は明治24年3月に、佐賀・杵崎（武雄）、熊本・三角間の竣工予定を25年（1892）12月から26年12月まで1年間延長する申請を政府におこなった。この申請に対して明治24年4月25日付けで、松方正義大蔵大臣は山縣内閣総理大臣に対して、九州鉄道会社が、第7工区（熊本・三角間）、第8工区（佐賀・杵崎間）の両工区について、東京、大阪、その他の多数の株主から金融逼迫のため株金払い込みが困難であるとして工事中止の請求が続出するという止むを得ない事情のため、両工区の着手期限を明治25年1月に、竣工期限を明治26年（1893）12月に延期したいと常議員会の議決を経て稟請してきているが、余儀ない事情と思われるので西郷従道内務大臣と協議の上認許したと報告していた¹³⁰。

このような状況の中、北原雅長長崎市長や長崎市会議員達は明治24年10月末に九州鉄道会社を訪れ、長崎線の着工を要請する陳情をおこなっていたが、株主総会での長崎線着工議決を求める長崎市側に対して、高

橋社長は、九州鉄道の株主の25%は関西地方の株主で営利を目的にしており、九州の株主が賛成しても彼らは賛成しないであろうから、議決に付す事なく報告に止めるのがよいであろうとの意見であった。さらに九州鉄道会社の高橋社長は、明治24年11月に長崎市参事会や市会議員の招待の席で、長崎線着工について好時期が来るまであり得ないことを断言していた¹³¹。

これに対して、佐賀以西、熊本以南の路線の建設が停止されて以来、地元の長崎や熊本においてはこれに反発して長崎線や三角線を早期に敷設する要望が相次いでおり、長崎では九州鉄道会社を国が買収して官設で工事を関させる方法等が唱えられていた¹³²。

他方、建設途中の路線を抱えて行き詰まった他の鉄道会社も同じような経営困難な状況に陥り、各社は政府に自社の政府への買い上げを請願、このような状況の中で、明治24年9月陸奥宗光農商務大臣は閣議に公債2,000万円を発行して、不況の煽りで路線延長が滞っていた九州、山陽等の鉄道会社を買い上げるという私設鉄道買収法案を提出、その費用を賄うための鉄道公債法案と共に、同年12月第2回の帝国議会に上程されたが、衆議院の過半数を占めていた自由党と改進黨の反対で私設鉄道買収法案は否決され、鉄道公債法案も衆議院の解散により審議未了となった¹³³。松田の報告にある法案が党派対立で否決されたとはこの経緯を指すものと思われる。

松田の報告に戻ると、このような状況では、九州鉄道会社で長崎線を敷設してもらうしかなくなり、松田も会社内で及ぶ限りの手段を尽くしたが、長崎線は難工事で、経費に較べて収入がとても見合わないという議論が株主意見の大勢で、特に東京、大阪株主等の実地を知らない人々は路線延長の中止を主張した¹³⁴。さらに予算超過、すなわち株金不足によって工事を中止せねばならないような状況にも陥っており、この難問題を処理しなければ長崎線の解決はつかないということで非常に苦慮した。つまり、長崎線の予算は150万円と定めて、他の3県の鉄道資金は600万円を合わせて、合計750万円の予算（資本金）で会社は発足したが、実は最初は3県500万円、長崎県125万円の資本金であったのを増額したものであった。後日、調査の結果、資本必要額は1,100万円に増え、この資本額で認可を受けたが、それは長崎線に使用する機関車、客車、貨車数十両の費用を合算したものであった。しかし、結果的には九州鉄道全線で500～600万円の資金不足となり、長崎線だけで予算の3倍以上の500万円が必要で、長崎線は全くの予算不足であることが判明し

¹²⁸ 前掲『長崎商工会議所五十年史』86頁。

¹²⁹ 野田正穂『日本証券市場成立史：明治期の鉄道と株式会社金融』63～73頁、有斐閣、1980年。

¹³⁰ 「八 報告 四月廿七日 九州鉄道会社線路ノ内第七第八工区工事着手ヲ延期ス」『公文類聚 第十五編 明治廿四年 卷之三十七 交通門五 運輸 船車 道路橋梁 河川港湾 雜載』。

¹³¹ 前掲、原康記「明治期肥前地方における鉄道網の形成」『商経論叢』185～186頁。

¹³² 前掲、原康記「明治期肥前地方における鉄道網の形成」『商経論叢』186～187頁。

¹³³ 松下孝昭『近代日本の鉄道政策』30～47頁、日本経済評論社、2004年。

¹³⁴ 前掲『長崎商工会議所五十年史』85頁。

た。一方、株金を募集したのは最初の資本金分750万円だけで、残りの350万円分はまだ株金募集すらしていなかった。この株金の追加募集は経済状況（『23年恐慌』下の不況）から困難な状況であり、しかも、予算の大幅な不足と長崎線の工費に巨額の資金が必要であることを公表すれば株主は恐怖心を抱き、（株の投げ売りが発生するなど）手のつけられない混乱が発生することが予想されたので、これらの事実の公表を避け、種々の手段で線路延長を先延ばしにした¹³⁵。

このため長崎の人々の、長崎線敷設が進まないことに対する（長崎在住で九州鉄道会社取締役である）松田源五郎に対する批判攻撃は一通りではなく、立場がないほどの攻撃を受けたが、本当の事情や計画を言って弁解できなかったのは松田にとって極めてつらいことであった。しかし、松田としては、長崎線敷設には巨額の資金を要するが、国家の必要性からは勿論、営利会社の事業としても利益のある路線と確信し、（経営陣として）株主に対しても忠実であり、是非敷設が相当と思い、百難を排して計画を成し遂げようと考えた。ところが、明治25年帝国議会上に提案された鉄道敷設法案中に長崎線が加えられたので、長崎線を速成するためには、九州鉄道会社より切り離して速やかに工事着手できるか否かを、その筋に打診してみたが、官設鉄道としても容易に敷設の可能性は少ないことを察したので、九州鉄道会社の路線として敷設することに専念した。一方、長崎県内のある一派の人々は官設でなければ長崎線敷設の見込みはないとして、（官設への）松田の対応が甚だ冷淡だとの批難を度々受けた¹³⁶。

こうした中、明治27年（1894）3月の九州鉄道会社重役会において、長崎線敷設中止を破る第一着手として線路を柄崎（武雄）から早岐または川棚まで延長し、長崎からは時津まで敷設して、その中間の大村湾は汽船で接続すること、同時に未募集の株金350万円を募ること等を検討した。しかし、このことが世間に伝わると同時に、長崎としてはこのような不完全な鉄道（中間を船で繋ぐような）では満足できないとの批判が八方から降り掛かってきて非常に困難な状況となった。前にも述べた通り、すべての事情を明らかにできない都合もあって、弁解することもできず、ある夕べ、迎陽亭に長崎の有志を集め、責任を持って最終的には長崎までの全線を敷設する予定であることを説明したが、猶、信用してもらえず、真意を全く察してもらえなかったことは松田としては非常に遺憾であっ

た。明治28年（1895）4月末の臨時株主総会に（長崎線部分着工の）議案が提出されたが、もし、この時、この議案が否決されれば、また、敷設中止になるところだったが、幸いに可決された。そこで九州鉄道会社は直ちに長崎線の測量を開始し、一方では増株募集に着手した¹³⁷。

この間の松田の報告を検証してみると、先に見たように、国レベルでは明治24年9月に私設鉄道買収法案及び鉄道公債法案が第2回議会上に提出されたものの不成立に終わったが、翌25年5月の第3帝国議会上に両法案が再び上程され、買収法案は再度否決されたものの、それに替わるものとして鉄道敷設法が成立した。この法案は全国の33の鉄道路線を指定し、その幹線は国営とし、支線は民営を認め、私立鉄道会社の国家による買収を確認し、買収や路線建設のための費用は公債を発行して賄うという構想であった。同法案の第7条では第1期に着工すべき路線を規定していたが、その第1期着工路線に「九州予定線ノ内佐賀県下佐賀ヨリ長崎県下長崎及佐世保ニ至ル鉄道及熊本県下熊本ヨリ三角ニ至ル鉄道」が含まれていた¹³⁸。

この法案の審議の中で、商工業の拠点港である長崎港や佐世保港および三角港などの軍港を結ぶ意義が重視されており、同法の公布によって長崎や熊本では長崎線、三角線敷設への期待が再燃してきた。このため明治25年から27年初頭にかけて、長崎市参事会や市会を中心に、九州鉄道会社や政府や軍部に、長崎線を政府の手で速成を求める陳情が繰り返された¹³⁹。

しかし、鉄道敷設法は成立したものの、各路線の優先順位等をめぐる思惑が錯綜して実際には明治25年から26年にかけて具体的な進展は殆ど見られず、明治26年10月には所管大臣である黒田清隆通信大臣が閣議に「鉄道比較線決定ノ件」を提出し、その中で九州鉄道会社の予定線も会社での敷設の見込みがなかったとして、「鉄道敷設法」の国による敷設対象から外すことを提案していた¹⁴⁰。

こうした状況の中で明治26年12月には長崎市会の決議に基づいて市会議長家永芳彦が大森長崎県知事宛に鉄道敷設法第3章の私設鉄道の処分規定に基づいて速やかに長崎線の工事に着手するよう政府に稟議することを求めている¹⁴¹。

以上のような経緯の中で、明治27年2月19日付で、長崎県知事大森鍾一から鉄道主管大臣である通信大臣黒田清隆宛に「九州鉄道延長ノ儀ニ付上申書」と題する上申書が提出されていた¹⁴²。

¹³⁵ 前掲『長崎商工会議所五十年史』86頁。

¹³⁶ 前掲『長崎商工会議所五十年史』86～87頁。

¹³⁷ 前掲『長崎商工会議所五十年史』86～87頁。

¹³⁸ 前掲、松下孝昭『近代日本の鉄道政策』47～100頁。

¹³⁹ 前掲、原康記「明治期肥前地方における鉄道網の形成」『商経論叢』190～192頁。

¹⁴⁰ 前掲、松下孝昭『近代日本の鉄道政策』83～84頁。

¹⁴¹ 前掲、原康記「明治期肥前地方における鉄道網の形成」『商経論叢』190～192頁。

¹⁴² 「八 九州鉄道長崎佐世保線工事着手ニ関スル件 附長崎県知事上申書」『鉄道院文書 第十門 私設鉄道及軌道 各鉄道 巻一九 九州鉄道会社 明治自十九年至四十年』。

この上申書の中で、大森長崎県知事は、佐賀までの路線を延長して、大村湾の江戸時代以来の港である彼杵か川棚が早岐に出て、そこから一時的に汽船で時津まで連絡運輸し、時津から長崎港までは3里の平坦な道なので軽便鉄道でも連絡することは容易である。そこで九州鉄道会社は本来の大村湾に出る路線の利益を見ながら徐々に本来の大村湾に沿った路線を延長して長崎港に達するという計画を行えば、会社の経営を乱すことなく長崎線を全通する目的を達成できる。しかも、佐世保は軍港の所在地で、九州鉄道会社は国家に対する義務として佐世保への鉄道敷設を急がなければならないが、その佐世保への路線も大村湾の沿岸を通らなければならないので、大村湾への路線の建設は、長崎線のためだけではなく、佐世保線の敷設のためにも必要不可欠なものであると主張していた。

このような流れの中で、27年3月29日付で第9工区（柄崎・大村間）、第10工区（大村・長崎間）の両工区に関して、九州鉄道株式会社の高橋社長は通信省の松本壮一郎鉄道局長宛に答申書を提出していた¹⁴³。この答申書によれば、先に松本鉄道局長から第9工区（柄崎・大村間）、第10工区（大村・長崎間）の両工区に対する将来の計画等に関する照会があって、それに対して高橋社長はその件は重要事項なので4月下旬の株主総会で決定して上申したいと答申していた¹⁴⁴。

このような経緯を経て、27年4月28日の臨時株主総会において、大村湾に汽船を備え鉄道と接続して時津・長崎間に鉄道を敷設する計画、及び未着手の工区着手のため新株7万株（金額にして計350万円）を募集する件等が承認されていた。この新株募集で資本金は当初予定されていた1,100万円に達することとなった¹⁴⁵。

以上の、工区竣工期限の短縮や延長及び長崎線の敷設計画に伴う新株募集の経緯から、難工事で多額の工費が予想され、当面の収益も薄いと予想される柄崎以西の長崎線、熊本以南の三角線等の建設について、一方での地元の早期建設の強い要望や、日清戦争を控えての国家レベルの軍事的要請もあって、工区の変更や長崎線への汽船連絡の導入など種々の方策を尽くした上で、新株の募集にまで踏み切って、これらの路線の建設を進めていこうとしていた会社側の姿勢がうかがえよう。もちろん、この背景には、26年以降の株式市況の好転があったと推察される¹⁴⁶。

ところで、柄崎・川棚、時津・長崎間の鉄道路線を敷設し、川棚・時津間を船で結ぶ計画が九州鉄道会社重役会で決議され、それが4月28日の株主総会に提案

されるとの報道がなされると、長崎市内でも賛否両論が巻き起こった。反対論は地元新聞の『長崎新報』等で、反対論の根拠は、この案では長崎県内の鉄道路線部分が少なく鉄道の恩恵が県内に行き渡らず、しかも、中間部分を汽船で接続すると海難の危険と積み降ろしの不便が生じるというものであった¹⁴⁷。この反対論の背景には、反対論の中心であった『長崎新報』は長崎市会議長の家永芳彦らが中心となって発刊された九州改進黨系の新聞で、保守系で長崎市水道敷設問題でも賛成派の中心であった松田と、反対派の中心で民権派の家永の従来からの対立の側面もあったと推察される。

第2節 長崎線の着工から竣工へ

松田の報告に戻ると、本来、長崎線の本線は矢上から諫早への国道ルートをとる予定であったが、長崎停車場の都合と水道水源地その他種々差し障りがあって、到底国道ルートは取れないということになった。そこで現川から西山または医学部の後を廻す等、その他日見峠から山脈中など数カ所を調査したが、最近での適当な線路がとれず、中間に汽船を用いることになったので、松の塔（峠）から長与（港）に向かう時津線というルートが選定された¹⁴⁸。

株金募集の件は27年8月15日を期限として一般引き受けの申し込みを募集したが、当時日清戦争の最中で人気が甚だ悪く、期日までに1万6,700株（83万5,000円）を募集し得たにすぎず、猶、5万3,300株（266万5,000円）、即ち、約75%強の引き受け手がなく、翌28年春になって景気の回復を見て、再募集し、漸くすべての株の引き受けが完了してやっと安心した。ところが、また、次の心配が発生してきた。それは、長崎線実測の結果、予測以上の難工事で工費予算オーバーと（日清戦後の）物価騰貴が重なって、1,100万円の資本金をさらに550万円増資しなければ全線の工事が竣工しないことが判明した。つまり、当初、長崎・佐世保間の建設予算は150万円であったものが、途中で240万円余に、そして、今、600万円の予算となった。この予算を株主総会に提出しても、株主の驚きが増すだけで増資は覚束なく実に苦境に立たされた。ところが、天の助けか、日清戦争は日々捷報（勝利の知らせ）を告げ、景気も急上昇して、諸株の相場は次第に騰貴したので、好機逸するべからずと重役会で熟議を凝らし、明治28年（1895）8月4日大阪で臨時株主総会を開き、長崎全線敷設および事業拡張という理由で550万円（1万株）の増資議案を提案し、多少の議論はあ

¹⁴³ 「八 九州鉄道長崎佐世保線工事着手ニ関スル件 附長崎県知事上申書」『鉄道院文書 第十門 私設鉄道及軌道 各鉄道 巻一九 九州鉄道会社 明治自十九年至四十年』。

¹⁴⁴ 「八 九州鉄道長崎佐世保線工事着手ニ関スル件 附長崎県知事上申書」『鉄道院文書 第十門 私設鉄道及軌道 各鉄道 巻一九 九州鉄道会社 明治自十九年至四十年』。

¹⁴⁵ 九州鉄道会社『九州鉄道株式会社第12回報告』7頁。

¹⁴⁶ 「東京株式取引所定期先物最高最低平均相場」（瀧澤直七『稿本日本金融史論』288～290頁）。

¹⁴⁷ 前掲、原康記「明治期肥前地方における鉄道網の形成」『商経論叢』192～193頁。

¹⁴⁸ 前掲『長崎商工会議所五十年史』87頁。

ったが可決された。これは長崎線のため、国家のため、慶賀すべきことであった。株主総会の議決を受けて直ちに増資募集に着手し、同時に長崎線全線の工事に着手した。九州鉄道の路線は、南は明治28年1月に熊本松橋まで、東は同年4月に小倉・行橋間、西は同年5月に佐賀・柄崎（武雄）間が開業していた。長崎線の工事は実に難工事で日時を要したが、漸く、明治30年（1897）7月10日武雄・早岐間、長崎・長与間が開通し、中間を船で接続する等の経緯があったが、本年（明治31年）1月20日早岐・佐世保間、早岐・大村間が開通し、11月26日長与・大村間が開通して長崎線全線が開通した¹⁴⁹。

この松田の報告を検証してみると、全国的に明治期の鉄道建設の路線ルートは、一般的には江戸時代の旧街道を辿る場合が多かった。長崎の江戸時代の旧街道はいわゆる長崎街道で、いくつかのルートがあったが、その代表的なルートとして、新大工町、螢茶屋を経て日見峠を超え、矢上宿を経て永昌宿（諫早）に出て、大村、彼杵と進み、そこから内陸部に入り嬉野宿を経て柄崎（武雄）、北方、小田、牛津、神崎等の佐賀藩領を通り田代（鳥栖）に達し、そこからさらに筑前6宿と呼ばれる原田、山家、内野、飯塚、木屋瀬、黒崎を経て小倉へ達する道筋があった。今ひとつ、浦上街道もしくは時津街道と呼ばれるルートは、西坂から浦上を経由して時津宿までの12キロを陸行し、時津宿から海路を経て彼杵宿まで進み、そこから内陸部へ入って嬉野宿に進む道筋であった¹⁵⁰。

また、明治18年に制定された国道表では、東京から長崎までは国道4号に制定され、九州内のルートは日見峠を越え、矢上宿、永昌宿に進む旧長崎街道がそれに当たっていた。松田の報告では、本来、長崎線は国道ルートを取る予定であったが、長崎停車場と水道水源地の都合で国道ルートが取れずに時津線になったとされている。

これについて検証してみると、明治28年12月に九州鉄道会社は高橋社長名で、工区および竣工期限変更願いを白根専一通信大臣宛に提出していたが、その内容は、矢上・長崎間について頗る難工事の場所で、日見峠の峻険があり、その隧道の西口は長崎市水道の貯水池であり、スイッチバック方式で勾配を減じることができても、尚、人口稠密の市街地を通過せざるを得ず、しかも海岸までは全て急勾配で停車場を設置することは容易ではない。このため喜々津より長与に右に

ルートを取り、長与より長崎に向かうルートを取ることに変更したいとの請願であった¹⁵¹。

長崎は、海外との開港場としての宿命から明治期に入ってからもしばしばコレラが蔓延し、街の死命に関わる問題となっていた。このコレラ対策のため明治24年4月に横浜、函館に次ぐわが国3番目の浄水場と金属管を持った近代的上水道を開設していたが、その水源として日見峠下にわが国初の貯水ダムである本河内高部ダムを建設していた。このため日見峠を超えて鉄道路線を敷設するルートをとると、この水道ダムが大きな障害となることが予想された¹⁵²。さらに国道ルートをとると、市街地である新大工町から進んで五島町の海面を埋め立てて設置予定であった長崎駅まで町家が密集した市街地を貫通することになり敷設に大きな困難が予想された。このため長与、道の尾を経て旧浦上街道（時津街道）を経て長崎に入る現在の長与線の路線が選定されたと考えられる。ちなみに、五島町の海面を埋め立てて建造予定の長崎停車場は長崎湾の港湾整備計画が確定しないため、五島町より手前の現在の浦上駅が当初の長崎停車場となった¹⁵³。

明治30年（1897）7月10日午前11時から武雄・早岐間の竣工式が早岐停車場において開催され、高橋九州鉄道社長及び、佐賀県知事、佐世保鎮守府司令官、大村連隊区司令官等の賓客300余名が参加していた¹⁵⁴。この早岐での竣工式に参加した主要メンバーは、早岐から九州鉄道会社が仕立てた汽船に乗船して時津に向かった¹⁵⁵。

一方、やはり同日午後開催された長崎停車場での長崎・長与間竣工式に招かれた長崎市内の来賓は、同日午後2時に長崎停車場に参集し、浦上新道より長崎停車場に分かれる道路には緑門（グリーンアーチ）を設け、停車場入口には赤色の幟を立て、停車場の待合所を来賓300名の休息所に充て、音楽隊が曲を奏でていた。午後2時30分賓客一同、音楽隊と共に6両の列車に乗り込み、20分で道ノ尾停車場に到着、道ノ尾出発後約10分の2時57分に長与停車場に到着したが、沿線は汽車を始めてみる人々で埋まっていた¹⁵⁶。午後5時頃高橋社長らを乗せた早岐からの汽船が時津に到着、道ノ尾から汽車に乗り換えた高橋社長ら一行は午後5時半に長崎停車場に到着し、貨物置場に設けられた会場で竣工式が行われた¹⁵⁷。この間、昼夜花火を打ち上げ、竣工式終了後、夜は午後7時から午後11時にかけて、迎陽亭で長崎の官民賓客84名を招き祝賀の宴

¹⁴⁹ 前掲『長崎商工会議所五十年史』88頁。

¹⁵⁰ 長崎市史編さん委員会『新長崎市史 第2巻 近世編』149～150頁、2012年。

¹⁵¹ 「明治二十八年十二月三日付 九州鉄道株式会社高橋新吉社長発通信大臣白根専一宛申請書」『明治二十九年一月～二月 第二課事務簿 鉄道之部』。

¹⁵² 日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史 第4巻』540頁、昭和47年。

¹⁵³ 前掲、日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史 第4巻』540頁。

¹⁵⁴ 「早岐武雄間鉄道開通式」『鎮西日報』明治30年7月9日。

¹⁵⁵ 「長与長崎間鉄道竣工式に就て」『鎮西日報』明治30年7月9日。

¹⁵⁶ 「九鉄長崎組の竣工式」『鎮西日報』明治30年7月11日。

¹⁵⁷ 「九鉄長崎組の竣工式」『鎮西日報』明治30年7月11日。

表2 時津・早岐間汽船時刻表

上り		下り	
時津発船時刻	早岐接続 汽車時刻	早岐発船時刻	道ノ尾接続 汽車時刻
午前4:50	7:50	午前5:40	9:59
午前7:20	10:50	午前8:00	午後12:19
午前10:10	午後1:40	午前10:40	午後2:49
午後1:30	5:10	午後1:40	5:59
午後4:40	8:00	午後4:50	9:09

註) 明治30年7月26日時点の長崎三行組の時津・早岐間の汽船と鉄道の接続時刻表を示す。

出典)「広告」『鎮西日報』明治30年7月2日。

が催されていた¹⁵⁸。

武雄・早岐間は竣工式当日から営業を開始したが、長崎・長与間の営業は同区間の開業免許状の下付が遅れたため¹⁵⁹、明治30年7月22日からの開業となった¹⁶⁰。武雄・早岐間の九州鉄道会社の路線の所要時間は1時間15分前後であった¹⁶¹。この武雄・早岐間及び長与・長崎間の開通により、長崎を起点とした鉄道路線が、接続汽船を経て、九州鉄道会社の他の鉄道路線（この時点では、南は八代まで、東は行橋まで）に接続することとなった。また、長崎・長与間で使用する客車・貨車は客車6両（上等1両、中等1両、下等4両）、貨車2両（郵便物及び貨物積込）の計8両で、これらの車両は車底に用いる若干の要具を九州鉄道会社本社から取り寄せた以外は三菱長崎造船所の製造であった¹⁶²。

また、表2に見るように、同月26日から時津・早岐間の汽船による接続輸送も開始され、早岐から九州各地への鉄道路線との乗り継ぎも開始された。この接続汽船航路は当初長与・早岐間で予定されていたが、当分の間、時津・早岐間で運航するものとされていた。これは、長与湾に汽船が停泊する適地がなかったため¹⁶³、時津町の毛屋浦に栈橋を架設し¹⁶⁴、一方、早岐でも、時津からの接続汽船は早岐瀬戸内に入れなかったため、接続汽船の碇繋場は早岐瀬戸口の南風崎に置かれ、南風崎から早岐までの早岐瀬戸内の接続は小汽船を舩舟として使用していた¹⁶⁵。時津・早岐間の汽船賃は特等60銭、並等40銭であった。

表3 長崎・長与間汽車発着時刻表

上り列車			下り列車		
長崎 停車場発	道之尾 停車場発	長与停 車場着	長与 停車場発	道之尾 停車場発	長崎停 車場着
午前3:00	着3:45			午前3:59	4:12
午前5:50	6:00	6:17	午前6:35	6:49	7:02
午前8:40	8:57	9:07	午前9:45	9:59	10:11
午前10:40	10:50	11:07	午前11:15	11:29	11:42
午前11:50	着12:05			午後12:19	12:30
午後1:50	2:07	2:17	午後2:35	2:49	3:02
午後3:10	着3:25			午後3:39	3:52
午後5:00	5:17	5:27	午後5:45	5:59	6:12
午後8:10	8:27	8:31	午後8:55	9:05	9:22

註) 明治30年7月26日時点

出典)「広告」『鎮西日報』明治30年7月22日

列車の運行状況を見てみると、長崎・長尾間は3停車場で、列車ダイヤは表3に見るように、1日9便、上りの長崎発の1番列車は、道ノ尾停車場終点で、長崎停車場（現浦上駅）を午前3時30分発車し、15分後の3時45分に道ノ尾停車場到着、道ノ尾停車場から時津港までは接続汽船を運航する井上三代吉経営の長崎三行組特約の人力車で接続し、午前4時50分時津発の長崎三行組の汽船に乗り継いで早岐に到着¹⁶⁶、さらに早岐から再び午前7時50分の鉄道に乗り継いで佐賀方面に向い午後2時には門司停車場に到着するとされていた¹⁶⁷。2番列車は、午前5時50分長崎停車場始発で道ノ尾停車場を経て終点長与着が6時17分であった。3番列車は、午前8時40分長崎停車場始発で、3番列車までは同日中に門司停車場まで到着するすることになっていた¹⁶⁸。上りの最終便は長崎停車場8時10分発、長与停車場着8時31分であった。この9便中4便が時津発早岐行の三行組の汽船に接続していた¹⁶⁹。

下り便も9便で、内4便が早岐からの三行組の汽船に接続していた。下りの1番列車は、午前3時59分道の尾停車場始発、午前午前4時12分長崎停車場着で、下りの最終便は長与停車場午後8時55分発、長崎着午後9時22分であった。乗車賃は、各停車場間上等6銭、中等5銭、下等3銭であった¹⁷⁰。

下り便の、三行組汽船との接続状況を見てみると、

¹⁵⁸ 「迎陽亭宴会」『鎮西日報』明治30年7月13日。

¹⁵⁹ 「九鉄開通式に就て」『鎮西日報』明治30年7月1日、「九鉄長崎長与間開業」『鎮西日報』明治30年7月18日。

¹⁶⁰ 『九州鉄道株式会社第18回報告』13頁、明治30年10月。

¹⁶¹ 「九州鉄道株式会社広告」『鎮西日報』明治30年7月4日。

¹⁶² 「九鉄長崎線竣工式余聞」『鎮西日報』明治30年7月13日。

¹⁶³ 「時津栈橋件の紛糾未決着」『鎮西日報』明治30年7月9日。

¹⁶⁴ 「九鉄接続船の乗替」『鎮西日報』明治30年8月1日。

¹⁶⁵ 「長崎三行組 汽車接続汽船大村湾開港広告」『鎮西日報』明治30年7月22日。

¹⁶⁶ 「九州鉄道株式会社 長与長崎間列車発着時刻表」「長崎三行組 汽車接続汽船大村湾開港 広告」『鎮西日報』明治30年7月22日。

¹⁶⁷ 「長与長崎間汽車発着時間に就て」『鎮西日報』明治30年7月28日。

¹⁶⁸ 「長与長崎間汽車発着時間に就て」『鎮西日報』明治30年7月28日。

¹⁶⁹ 「九州鉄道株式会社 長与長崎間列車発着時刻表」「長崎三行組 汽車接続汽船大村湾開港 広告」『鎮西日報』明治30年7月22日。

佐賀停車場発午前4時55分発の列車が、早岐午前8時発の汽船に接続して時津に到着し、さらに道ノ尾停車場からの午前12時19分発・長崎停車場12時30分着の列車に接続していた。また、午前5時門司停車場発および午前5時20分熊本停車場発の列車は、午後1時40分早岐発の汽船に接続して時津に到着し、さらに午後5時59分道ノ尾発・午後6時12分長崎停車場着の列車に接続しており、さらに、午前7時門司停車場発および午前7時25分八代停車場発の列車は、午後4時50分早岐発の汽船に接続して時津に到着し、午後9時09分道の尾停車場発・午後9時22分長崎停車場着の列車に接続していた¹⁷¹。つまり、門司、八代から、汽車や汽船を乗り継いで13時間前後で長崎に到着することが可能となった。

ここで改めて明治30年7月に長崎市に鉄道が開通した時点での旅客の行程を見てみると、汽車の乗客は、長崎市内各地から人力車で浦上の長崎停車場に向かい、長崎停車場から汽車で出発して道ノ尾停車場で下車、人力車（接続汽船特約で俵代10銭）で時津へ¹⁷²、そこから接続汽船で早岐瀬戸の入り口である南風崎に到着、さらに早岐瀬戸内を小汽船の舳舟で早岐に向かい、早岐停車場から再び汽車に乗り換えて博多、門司、久留米、熊本、八代等の九州各地に向かうという旅程であった。

また、時間的には、門司を午前5時発の、または八代を午前5時20分発の汽車で出発した乗客は、早岐で午後1時40分発の汽船に乗り継ぎ、午後5時59分道ノ尾発の汽車に接続して、長崎には午後6時12分に到着する旅程になっていた¹⁷³。さらに、これまで船便で輸送されていた郵便物も26日から1日3回鉄道便で輸送されることになり、3日後には郵便物が東京に到着するようになった¹⁷⁴。

明治31年（1896）1月20日に、早岐まで到達していた九州鉄道会社路線は、南北に路線が延長され、南へは早岐・大村間、北へは早岐・佐世保間が開業した¹⁷⁵。これで長崎市までの九州鉄道会社路線の未接続部分は、大村・長与間のみとなった。このため早岐・時津間の接続汽船を運航していた三行組は、1月22日か

ら運航区間を変更して大村・長与間の接続汽船運航を開始し、接続汽船運賃は上等30銭、並等20銭で、早岐・時津間の半額となったが¹⁷⁶、しかし、佐世保・長崎間を、汽車と接続汽船を使った場合と、汽船だけを使った場合とを比較すると、汽車と接続汽船を使った場合の方が、費用で40銭、時間で1時間近く余分にかかっていたため、長崎・佐世保間の船客には大きな影響を与えていなかった¹⁷⁷。一方、接続汽船の運航区間の変更により汽車の乗降客は、長与停車場が非常に増加し、道ノ尾停車場は頓に減少して、あたかも大村まで開業以前の道ノ尾停車場と長与停車場の状況が逆転したようであった¹⁷⁸。

今ひとつ軍事的に重要なのは、早岐・佐世保間が開通したことで、海軍の拠点である佐世保鎮守府と陸軍の拠点である熊本第六師団が鉄道で直結されたことである。また、早岐・大村間が鉄路で結ばれたことにより、前年6月に連隊編成が完成したばかりの大村第四十六連隊¹⁷⁹（熊本第六師団麾下、後に、明治36年小倉第十二師団編成と共に同師団麾下）の部隊も有事には鉄道で佐世保と結ばれることとなった。

明治31年（1898）11月27日大村・長与間が開業した。これによって九州鉄道会社の長崎までの路線全線が開通した。これによって長崎から諫早までが1時間19分、大村までは2時間3分で結ばれることとなった¹⁸⁰。大村・長与間の路線建設においては、同区間中は海岸や山岳地帯で、特に松ノ塔隧道は1キロを超える当時としては非常な難工事であり、その他の工程も小隧道の連続で、九州鉄道会社の敷設工事中最大の難工事であったとされている¹⁸¹。また、この長崎線の全通で門司から山陽線（山陽鉄道会社）、東海道線（官線）とも接続、長崎から大阪までが約28時間、東京新橋までが約48時間で結ばれることとなった¹⁸²。もっとも山陽線が馬関（現下関）までは開通していなかったため、大阪、東京までの運行も門司・徳山間は接続汽船での運航であった¹⁸³。

以上、明治31年12月18日に長崎線全通の開業祝賀会を目前に、長崎商業会議所会頭で、長崎線敷設計画の当初からの中心人物で、九州鉄道会社重役（取締役）

¹⁷⁰ 「九州鉄道株式会社広告」『鎮西日報』明治30年7月13日。

¹⁷¹ 「九州鉄道株式会社 長与長崎間列車発着時刻表」「長崎三行組 汽車接続汽船大村湾開港 広告」『鎮西日報』明治30年7月22日。

¹⁷² 「時津汽船組 広告」『鎮西日報』明治30年7月9日。

¹⁷³ 「九州鉄道株式会社 長与長崎間列車発着時刻表」「長崎三行組 汽車接続汽船大村湾開港 広告」『鎮西日報』明治30年7月22日。

¹⁷⁴ 「郵便物の汽車便」「東京長崎間郵便物」『鎮西日報』明治30年7月27日。

¹⁷⁵ 「九州鉄道株式会社広告」『鎮西日報』明治31年1月21日。

¹⁷⁶ 「大村湾汽車接続汽船広告」『鎮西日報』明治31年1月22日。

¹⁷⁷ 「佐世保長崎間の汽車と汽船」『鎮西日報』明治31年2月1日。

¹⁷⁸ 「長与駅と道尾駅」『鎮西日報』明治31年1月28日。

¹⁷⁹ 「歩兵四十六連隊来着」『鎮西日報』明治30年6月11日。

¹⁸⁰ 「経過時間」『鎮西日報』明治31年11月25日。

¹⁸¹ 「九鉄大村長与間の新線路工事」『鎮西日報』明治31年1月30日。

¹⁸² 「東京大坂接続時間」『鎮西日報』明治31年11月26日。

¹⁸³ 「本土九州汽車汽船大連絡の広告」『鎮西日報』明治31年9月1日。

でもあった松田源五郎が、長崎市長、長崎市参事会員、長崎市会議員、長崎商業会議所議員を仰陽亭に招待して報告した内容を中心に、長崎線敷設の経緯を見てきた。長年の苦難に満ちた長崎線敷設という悲願成就を目前にした松田の感慨が伝わってくる内容である。

最後に、現在の長崎駅まで路線が延長された経緯について窺ってみたい。明治37年（1904）2月、日露間の緊張が高まる中で、6日には日本側が国交を断絶し、8日には戦闘が開始されていたが¹⁸⁴、6日には九州鉄道会社長崎線の大村停車場では上り列車が一般の乗客、荷物の搭載を謝絶していた¹⁸⁵。また、4日には九州鉄道会社本社の工務課設計掛長海野工学士が長崎線延長工事の打ち合わせのため急遽上京していたが¹⁸⁶、九州鉄道会社は長崎停車場（現浦上駅）からの出島線の延長工事を急ぎ、7日には夜を徹して工事を進め、大黒町沿岸までの仮線路敷設を終了していた¹⁸⁷。また、一時復旧の兆しを見せた九州鉄道会社のダイヤは12日には1時間以上の遅れを見せ、13日には戦時体制の中で、長崎停車場発着の列車を上り・下り各2回に限定したため、乗車できない乗客が停車場に数百名待ち合わせる状況になっていた¹⁸⁸。19日には九州鉄道会社のダイヤの混乱は復旧していた¹⁸⁹。

この間の事情を九州鉄道会社は次のように説明していた。2月上旬ロシアとの平和が破れ、他の鉄道に先駆けて、軍隊輸送の命令を受け、直ちにかねての計画に従って小倉裏線と本線間及び長崎停車場（現浦上駅）と長崎市大黒町間に仮線路を延長し、足立停車場及び大黒町仮停車場の設備のため昼夜を問わず工事を督励し、2月12日に至って、軍事輸送を開始した。社長以下数百人の社員は2隊に分かれ、小倉の足立停車場と長崎の大黒町仮停車場に詰切って昼夜を問わず作業に従事し、約1週間で無事任務を終了した。この間、両停車場には電灯設備を設け夜間の作業に差し障りのないようにした¹⁹⁰。

この会社の説明の中での小倉裏線及び足立停車場であるが、小倉に九州鉄道会社が線路を敷設する折、有事の際の海からの艦砲射撃を避けるため通常路線より内陸部に裏線を敷設することが軍部から要求されており¹⁹¹、明治31年に小倉で編成された第十二師団の有事の軍事輸送のため、明治35年（1902）末に有事の際の小倉第十二師団輸送のための軍用停車場として設置さ

れていたのが3万5,000坪の広大な構内と13条の側線を持つ足立仮停車場であった¹⁹²。

これらの措置は、日露開戦を受け、陸軍として最初に出兵したのが小倉第十二師団であり、師団の将兵と軍馬、軍備等を、長崎港から出港する船舶に迅速に乗船させ輸送するための措置であった。

このようにして、日露戦争出兵のため、現在の長崎駅である大黒町仮停車場まで線路が延長されたが、この大黒町仮停車場は翌年の明治38（1905）年4月5日に正式な長崎停車場として開業し、従来の長崎停車場は浦上停車場と改称された¹⁹³。

結びにかえて

これまで見てきたように、我が国が近代を迎えた明治維新前後の時期、つまり、1860年代は、世界的に見ても海上交通でも蒸気船（汽船）が帆船に対して優位性を持ち始め、同じ蒸気機関を用いて1840年代から欧米における近代的交通手段の陸上の主役となっていた蒸気機関車と並んで、交通革命を実現しつつあった。

この結果、我が国の幕末期、英国の郵船会社であるP&O社の汽船の定期航路がヨーロッパから東回りでインドを経て香港、上海まで到達していた。一方、日本国内において、長崎は、江戸期の鎖国時代の唯一の海外交易港としての独占的地位を幕末の安政五カ国条約の締結で失った。しかし、鎖国が解かれた結果、安政6年（1859）にはP&O社の支線（上海・横浜）運航の汽船が長崎港に入港し、日本とヨーロッパの定期汽船航路が長崎で結ばれた。さらに、明治維新の前年である1867年、米国の郵船会社である太平洋汽船会社の太平洋を越えた国際汽船航路が西回りで横浜に到達し、その支線（横浜・香港）の運航汽船が寄港地として長崎港に入港していた。

こうして長崎は横浜、神戸と並んで海外汽船会社の国際航路の拠点港となると同時に、その後、明治期に入ってから海外汽船会社との競争を制して国内汽船会社として台頭してくる三菱の海外航路の寄港地としても大きな役割を占めてくる。また、我が国においても鉄道時代到達以前に近代交通機関の主役となった、汽船の国内航路が明治10年代以降本格的に形成されると同時に、西日本における大阪商船を中心とする国内汽

¹⁸⁴ 「旅順港総攻撃露艦三隻を轟沈す」『鎮西日報』明治37年2月11日。

¹⁸⁵ 「本日の大村」『鎮西日報』明治37年2月6日。

¹⁸⁶ 「長崎線延長工事打合」『鎮西日報』明治37年2月6日。

¹⁸⁷ 「九鉄出島線工事」『鎮西日報』明治37年2月9日。

¹⁸⁸ 「列車の遅刻」『鎮西日報』明治37年2月14日。

¹⁸⁹ 「九州鉄道株式会社広告」『鎮西日報』明治37年2月19日。

¹⁹⁰ 『九州鉄道株式会社第三十一回報告』3頁、明治37年4月。

¹⁹¹ 「三 九州鉄道会社出願同線路ノ内豊前国新町ヨリ小倉ニ至ルノ間仮線路布設ヲ認可ス」『公文類聚 第十二編 明治二十一年 第四十四卷 運輸門七 橋道 鉄道附』。

¹⁹² 『九州鉄道株式会社第三十一回報告』3頁。

¹⁹³ 「長崎駅開業」『鎮西日報』明治38年4月5日。

船航路の拠点港となっていた。

その後、我が国における明治10年代末からの本格的な鉄道時代の到達の中で、豊後日田から筑後川を経由して筑後、肥後地域から有明海を経由して長崎港に至る、江戸時代からの旧来の水運による九州を横断する流通ルートの崩壊による長崎の衰退を恐れた松田源五郎らの有識者は、福岡、熊本、佐賀3県による三角、早岐までの鉄道路線計画と接続する、長崎・早岐・佐世保（鎮守府が設置されたばかりの）間の私企業形態での鉄道敷設を企図したが、長崎の鉄道路線は山岳地帯で巨額の建設費用がかかるという要因もあって、明治20年代初頭の九州における鉄道建設の波に乗り遅れかけた。

しかし、長崎・佐世保間を結ぶ長崎線計画と、福岡、熊本、佐賀3県の鉄道計画を連合させれば、甲申事変以降の明治10年代末の日清の軍事的緊張状況の中で、佐世保に設置され海軍の拠点となった佐世保鎮守府と陸軍における九州の拠点であった熊本鎮台を結べるという軍事的要因を唱えて、政府による保護を受ける契機となることで、3県連合の鉄道計画との合体を果たした。

その後、九州鉄道会社の長崎線の建設は、「23年恐慌」下の不況の中で、山岳地帯の工事の困難さとそれに伴う私企業故の収益性の問題から、路線建設の不採算を唱える株主の反対によって遅延を続けるが、日清

戦争勃発の中で建設が開始され、日清戦後のロシアとの軍事関係緊張の中で建設が進み、明治31年長崎線の全線が開通した。しかし、当初の長崎停車場は現在の浦上駅で、港からは距離があり、有事の兵員・物資輸送に障害があったが、日露戦争勃発と同時に突貫工事によって現在の長崎駅までの路線が臨時開通し、直ちに出兵の兵員・物資輸送に用いられた。つまり、我が国において初めての国内総動員態勢の本格的戦闘となった日露戦争時には、長崎港と長崎線は、軍事輸送における鉄道と船舶輸送の連結に大きな役割を果たした。

このように、当該期の長崎における近代交通網の形成は、港湾事業は別として、公共事業としてではなく海陸共に私企業によってなされていたが、これは全国的にも同様で、さらにこのような企業形態での海陸での交通網の整備は欧米においても当該期一般的な現象であった。しかし、汽船事業、鉄道事業共に私企業と言いながら政府の補助金など政府が関与する部分も大きく、その動向には当該期日本の国家政策や軍事的要因が相当大きな影響を与えていたことも留意すべきであろう。特に長崎線の建設は、明治10年代末から明治30年代にかけての日本、朝鮮、中国、ロシアを巡る東アジアの緊張関係の中で、日清、日露の両戦役と密接に結びついて進行していったことが窺えよう。

（2013年11月13日受理）