

明治前期の横須賀造船所における 艦船修復事業運営の問題

佐藤 光

SATO Hikaru

明治前期の横須賀造船所における 艦船修復事業運営の問題

Problems in the Management of the Ship Restoration Projects at Yokosuka Shipyard in the Early Meiji Period

佐藤 光 SATO Hikaru

要 旨

横須賀造船所は、江戸幕府が海軍創設の一環として、相模国三浦郡横須賀村(現・神奈川県横須賀市)に建設した工場施設であり、明治期以降は、日本海軍における軍需産業的一大拠点としての地位を有していた。明治前期における横須賀造船所については、これまで事業展開を担った国内外の技術者や職工、それらを育成あるいは管理するための教育・労働制度について分析がなされるなど、同所の実態解明に向けて、活発に研究が進められてきた。しかし、従来の研究は、造船事業に着目したものがほとんどであるため、相対的に艦船の維持や運用に不可欠な修復事業については、十分な検討がなされているとは言い難い。そこで、本稿では、修復事業における事業運営上の問題点を析出していく作業を試みることで、これまで造船事業に分析の主眼を置いてきた横須賀造船所研究再考の一助としたい。

結論として、明治前期の横須賀造船所で実施された修復事業は、国内外問わず様々な艦船が修復を求めて同所に来航しており、繁忙期においては、修復順序、職工運用、予算において問題を抱えていたことが明らかとなった。横須賀造船所は、修復依頼者が主張する艦船運用上の利害や活動基盤となる予算を考慮に入れて事業運営を行っていかなければならず、その調整は困難を極めた。たしかに、造船事業は、自国の海軍力の強化を図る上で重要な事業であり、横須賀造船所が国産軍艦の建造に邁進したことは注目に値する。しかし、修復事業が横須賀造船所の事業運営に与えた影響の大きさ、時に同所の活動を規制する要因ともなったことは、明治前期における同所の実態解明に繋がる1つの突破口としての可能性を十分に持つものであるだろう。

キーワード:明治前期 横須賀造船所 艦船 修復 海軍

1. はじめに－研究目的と方法

横須賀造船所は、江戸幕府が海軍創設の一環として、慶応元(1865)年9月の鍛入式を皮切りに、海軍力の要である艦船の建造あるいはその修復を目的として、相模国三浦郡横須賀村(現・神奈川県横須賀市)に建設した工場施設である¹。この建設事業には、幕府官吏や民間請負業者、横須賀造船所首長に就任したF・L・ヴェルニーをはじめとしたフランス人技術者が多く携わり、敷地整備や官舎・工場群の建設に邁進した²。

その後、幕末期における政治変動によって横須賀造船所建設の発案者である幕府が瓦解して、薩摩・長州藩を中心とした明治政府が樹立されたことで、同所は慶応4(1868)年閏4月に明治政府の管轄下に置かれることとなった³。その

後、整備途上であった横須賀造船所の建設事業は、明治政府によって引き継がれ、各工場施設の竣工に伴い、造船・修復事業が本格的に展開されていった⁴。

この横須賀造船所については、同所の事業展開を担った国内外の技術者や職工、それらを育成あるいは管理した教育・労働制度について分析を行った研究など膨大な研究の蓄積がみられる⁵。しかし、それらの研究のほとんどは造船事業に着目したものであり、相対的に修復事業に関しては十分な検討がなされているとは言い難い。それでは、これまでの研究において、修復事業はどのような観点から分析がなってきたのか、具体的に整理していきたい。

明治前期の横須賀造船所における修復事業についての先駆的業績としては、小林宗三郎氏の研究が挙げられる⁶。小林氏は、横須賀造船所を明治初期において「艦艇」や「大型汽

船」を造船・修復することができる「わが国唯一の施設」であるとし、当該期の民間造船業の「未発達」に対して、その「間隙」を埋める「補完的役割」を担った事業として修復事業を位置づけている。

他方、室山義正氏の研究では、明治8(1875)年12月にそれまで横須賀造船所の運営を主導してきた首長ヴェルニーを解任したことにより、その「主導権」を確保した海軍が、海軍力の強化を目指して新艦3隻の建造を計画するも修復事業が繁忙を極めたことにより、予算や資材が修復に回され、建艦費の不足から新艦3隻の建造計画が立ち消えになったと指摘している⁷。

また、池田憲隆氏の研究においては、明治8(1875)年までの横須賀造船所が、海軍部外艦船の修復事業を広範に行っていたと指摘し、「むしろ造船所の経営はそこに依存していた面も大きかった」と推察している⁸。他方で、こうした修理経験を積むことによって「艦船製造技術の向上」に貢献することができたという見解も示している。

ここまで、小林宗三郎氏、室山義正氏、池田憲隆氏の研究から横須賀造船所で実施された修復事業に対する分析をみてきたが、最後に取り上げる西成田豊氏の研究では、「経営労働史」の観点から分析を加えている⁹。そこでは、フランス人技術者が横須賀造船所を監督した時期(1868–1875)とフランス人技術者の解雇が始まり「定雇職工・海軍工夫制度」が成立した時期(1876–1890)の修復事業に着目し、後者においては、明治10(1877)年2月に勃発した西南戦争以降、横須賀造船所での修復事業に対する需要は急速に増大したと指摘する。そのため、横須賀造船所は、軍艦建造を進める一方で、国内艦船を中心とする艦船修復にも追われていたため、事業の繁忙化を解決することを目的として、艦船修復の面で様々な規則を制定したと述べている。

以上、横須賀造船所で実施された修復事業に関する研究を概観してきた。そこでは、修復事業に対する事業規模の大きさを指摘する傾向がみられ、室山義正氏や西成田豊氏の研究においては、同事業の活発な展開による造船事業への影響についても言及がなされている。特に、西成田豊氏の研究では、フランス人技術者が事業を主導した時期や海軍がその「主導権」を確保し、本格的な軍備拡張が開始された明治16(1883)年以前の修復事業は、「輻輳」的な状況であったと指摘する。しかし、修復事業が「輻輳」的な状況下で、事業運営にどのような問題が生じていたのかについて具体的な分析はなされていない。西成田豊氏は、その状況を解決する

ために、横須賀造船所が艦船修復の面で様々な「規則・規程」を制定したと指摘しているが、その前提として当該期に実施された修復事業にいかなる問題が生じていたのかを追求することは、対応面の分析を行う上で必要な作業であろう。

このように、横須賀造船所で実施された修復事業における研究は、造船事業に分析の主眼が置かれているためか、修復事業の実態面における分析はいまだ不十分なままである。しかし、首長ヴェルニーが、帰国直前の明治9(1876)年2月に明治政府へ提出した報告書で、「横須賀造船所カ、今日ノ隆盛ヲ招キタルハ、商船及外国船ノ修理事業与カリテ大ニ力アリトス、余ハ自今陸続海軍部外ノ艦船ヲ修理シテ、造船所ノ利益ヲ増殖スルノ得策タルヲ信ス」と主張したように、同所の発展にとって、修復事業は看過できない存在として認識されていた¹⁰。この認識は、明治政府に一定程度受容されたと考えられ、明治32(1899)年まで修復事業が海軍問わず国内外艦船を対象として実施されたことは、その証左でもある¹¹。そのため、修復事業は、横須賀造船所研究の進展を図る上で重要な分析素材であるといえよう。

そこで、本稿では、修復事業が繁忙的な状況下においてどのような問題が生じていたのかを事業運営の観点から明らかにすることで、造船事業に分析の主眼を置いてきた横須賀造船所研究の再考を図り、同研究のさらなる進展に寄与することを目的とした。そして、その目的を満たす上で、本稿では『公文類纂』を根本史料として活用していく。この史料は、海軍省が明治8(1875)年を除く同元(1868)年から同15(1882)年までの公文書類を制度部・職官部・礼典部・兵務部・理財部・艦船部・土木部など項目別に編纂したもので、現在東京都市ヶ谷にある防衛省防衛研究所に所蔵されている。近年では、アジア歴史資料センターによって、史料のデジタル公開が進むなど、研究環境の整備・充実が図られており、本稿では積極的にこの便益を享受していきたい。

最後に、本稿が用いる「艦船」「修復」の概念について確認しておく。横須賀造船所が建設された19世紀は、「蒸気船の世紀」とも呼ばれ¹²、世界的な動向でみると、風力を利用して航行する帆船が興隆を迎えた同時期に蒸気船が実用化され、同世紀末には蒸気船が水上交通の主流となった時代である¹³。横須賀造船所は、その過度期に建設が行われたことにより、修復事業では、蒸気船や帆船、双方の機関を備えた船を対象にして行われた。そのため、本稿では、蒸気船と洋式帆船を包括した語句として「艦船」を用いていく。

横須賀造船所における修復事業は、主に船渠内で実施され

た。横須賀造船所で設置された船渠は、乾船渠(=ドライドック)とも呼ばれ、陸地を大幅に開削して整備された船渠である。この船渠の良点としては、艦船全体の検査や修復作業が容易に実施できる点が挙げられ、そこで船体修復や艦底部分に付着した貝殻類を除去・洗浄する作業が行われた¹⁴。他方、蒸気船の動力源である蒸気機関の修復作業は、船渠外で実施された。蒸気機関は、銅・鉄などの金属部品で構成されるため、高度な加工技術が求められ、その修復にはフランス人技術者の援助が必要であった¹⁵。本稿では、船体や蒸気機関の損傷や経年劣化に対する修理、船底に付着した貝殻類の除去・洗浄作業を包括した語句として「修復」を用いていく。

2. 明治政府移管以降における横須賀造船所の動向

ここでは、まず明治政府移管以降における横須賀造船所の動向について概観する。その動向をみていく上で、本稿では「運営主体」に着目する。ここでいう運営主体とは、横須賀造船所の意思形成を担う上層部を指し、より具体的にいえばフランス人技術者と海軍である。横須賀造船所の建設は、首長ヴェルニーをはじめとしたフランス人技術者の指導によってなされ、その後の事業運営においてもその存在は大きかった。他方、横須賀造船所の管轄権を得た海軍は、フランス人技術者の事業運営における権限を統制する動きをみせており、この両者については、先行研究でも触れられているため重複してしまう箇所もあるが、明治政府移管以降の動向をみていく上で有効な視角であろう。

横須賀造船所は、慶応4(1868)年閏4月に江戸幕府から明治政府に移管されると、神奈川裁判所の管轄下に置かれた¹⁶。その後、民部・大蔵両省(明治2年10月)¹⁷、民部省(明治3年7月)¹⁸、工部省(明治3年閏10月)¹⁹へと管轄機関が目まぐるしく変転したが、明治5(1872)年10月に海軍省の管轄下に置かれたことで²⁰、横須賀造船所は第二次世界大戦終結にいたるまで日本海軍における軍需産業的一大拠点としての地位を築くこととなる。

しかし、海軍省に移管された後も建設当初から横須賀造船所の事業運営を主導していたフランス人技術者の存在は大きく、海軍が構想していた事業展開に支障をきたす要因にもなり得た。海軍省内で「艦船並其器具、蒸気器械製造、修理並儀装等」を担当した機関である主船寮が²¹、明治6(1873)年1月に同省に対して当該期の横須賀造船所における運営

上の問題点を挙げて、それに対する指示を要請した「横須賀造船所ニ係リ候条目」には、その様相が見受けられる²²。具体的な事項としては、①フランス人技術者に対する人件費が負担である、②フランス人技術者の日本人技術者に対する扱いに差がある、③日本人官吏の指示にフランス人技術者が従わない、④日本人官吏の退職が相次ぐ、⑤軍艦の建造が覚束ない、⑥海軍主導で修復事業を実施することができない、ことを挙げている。どの事項も興味深い内容であるが、ここでは掘り下げず、フランス人技術者の存在が横須賀造船所の事業発展に支障をきたす要因として海軍側が認識していたことを確認しておきたい。

この問題を受けて、海軍は横須賀造船所で実施される事業やフランス人技術者の権限を制約していった。明治8(1875)年5月に主船頭肥田浜五郎が海軍卿川村純義に提出して裁可を得た「本所事務改革案」(全8条)には、主に横須賀造船所で実施される事業や職掌面についての規定がなされている²³。そこでは、事業面において、「内外艦船ノ船体及機関ヲ修理若クハ製造スルニ当リ、從来ノ風習ニ拠リテ依嘱者ヨリ直接ニ造船所若クハ同所首長ニ通告スルノ簡法ヲ兼法シタレトモ、自今海軍省ノ許可ヲ得タルモノニ非サレハ一切其依嘱ニ応スヘカラサル事」(第1条)や「艦船及諸機械ヲ新造スルニ当リテハ、内国長官、首長ト協議シテ海軍卿ニ具申シ、其許可ヲ得テ起工スヘキ事」(第2条)とあるように、横須賀造船所で実施される造船・修復事業を海軍省の統制下に置くことが規定されている。また、職掌面においては、首長、所長、フランス人技術者、日本人技術者の職務内容が規定されており、特に首長と所長の条目に着目してみると、首長は「艦船及諸機械ノ修理、製造、其他建築等技術上一切ノ事業ヲ司掌スヘキ事」(第3条)とあり、所長は「会計及庶務、其他物品購買等一切ノ事件ヲ司掌スヘキ事」(第4条)とあるように、横須賀造船所で実施される事業を両者で分掌することが志向されている。

他方、「本所事務改革案」には、フランス人技術者に対する人事規定がなされている。そこでは、「首長以下雇傭人ノ雇期及条約改正ノ事項ハ、明治九年一月一日ヲ期シテ造船所長官、首長ト審議シ至当ノ方法ヲ設ケテ、海軍卿ノ裁定ヲ請フヘキニ因リ、本年中ハ總テ旧制ヲ存置スヘキコト」(第8条)とあるように、首長ヴェルニーをはじめとしたフランス人技術者の雇用契約を明治9(1876)年まで履行することが明示されている。しかし、海軍省は、その期限を待たず明治8(1875)年10月に首長ヴェルニー、副首長ティボディエ、医師

サヴァアチエの解任を外務省に通達するよう太政官へ要請している²⁴。そこでは、3者の解任を行う理由として「(横須賀造船所の技術指導を行って以来－佐藤注)十余年之星霜ヲ経過致シ、各種之小汽船及軍艦清輝、迅鯨艦製造相成、且諸建築之事業モ落成致シ候ニ付テハ技術官、諸職工モ往々上達致候」と、横須賀造船所の事業展開に伴う日本人技術者の能力の向上を挙げている。この伺に対して、太政官は「伺之趣聞届候条、外務省へハ其省ヨリ協議可致事」を指示した。これを受け、海軍省は外務省を仲介して、フランス公使館へ首長ヴェルニー、医師サヴァアチエ、書記官モリスウェルニーの解任を要請した²⁵。副首長ティボディエは、フランスでの休暇期間を終えて日本へ帰還する明治9(1876)年以降から10ヵ月間あるいは1年間「造船所顧問」として雇用されるため、その代人として横須賀造船所の書記官を務めていたモリスウェルニーの名が挙げられることとなった。

これに対するフランス公使からの回答は見受けられなかったが、首長ヴェルニーは明治8(1875)年12月末に同公使からの解任通告を承諾している²⁶。これを受けて、海軍は明治9(1876)年1月12日に首長ヴェルニーの担当事務を引継ぐため赤松則良が横須賀造船所へ派遣され²⁷、23日に当人が主船頭と横須賀造船所長兼任を命じられることとなった²⁸。この首長ヴェルニーの解任によって、横須賀造船所の主導権を掌握した赤松は、明治9(1876)年2月に残任していたフランス人技術者の同意を得た上で、「本所各事業担当例則」を海軍大輔川村純義へ提出している²⁹。これは、首長ヴェルニー解任以降における横須賀造船所の意思形成を担う幹部職員の職務を規定したものであり、【表1】はその内容をまとめたものである。この表を通して、横須賀造船所の事業運営における主導権を日本人が掌握することを志向していくことが窺えよう。また、デュポンやフランソワーのように技術面から横須賀造船所の事業運営に参画することを規定されたフランス人技術者もいた。デュポンは明治7(1874)年11月に艦船建造の材料となる木材の伐採事業を指導する「伐木技師」³⁰、フランソワーは明治4(1871)年4月に修復事業に携わる「修船掛長」として横須賀造船所に雇用されており³¹、【表1】からは、両者が首長ヴェルニー解任後も同所の事業展開を主導的に進めていく役割を期待されていたことが窺える。

その後、横須賀造船所に残任していたデュポンをはじめとしたフランス人技術者は、続々と解任通告を受けてフランスへ帰国し、明治13(1880)年5月に建築長ジュウェットが

解任したことを受け³²、同所の事業運営はフランス人技術者から海軍の手中に置かれることになった。

他方、横須賀造船所は海軍省との関係性を強めていくことになる。これまで横須賀造船所を管轄していた主船寮が明治9(1876)年8月31日に廃止され³³、翌月1日に同所が海軍省の直轄下に置かれることになった³⁴。そして、同日に海軍省は「海軍造船所事務章程」を制定している(全41条)³⁵。これは、当該期における横須賀造船所の運営形態や権限を規定した法令であり、【表2】はその内容をまとめたものである。そこでは、まず横須賀造船所を「艦船及其器具、汽機等ヲ製造、修理スル所」(第1条)と定義づけた上で、第2条で庶務課、儀装課、造船課、器械課、調度課、營繕課、倉庫課、警査課、計算課の9つの課が分掌して、所長がこれらを管理下に置くことが規定された。そして、第3条から第18条では、横須賀造船所の事業運営を担う所長、次長、課長、課僚の在任資格や職務などが規定されているが、ここで着目したいのは、第19条以降の条目である。

ここでは、所長が、組織機構の改変、犯罪者の処罰、横須賀造船所の下級職員の人事、定額金による艦船や建築物の修復などを行うことができる一方で、上級職員の人事、規則の改定、大型機械の外国注文、予算外の費用を要する事項などは、海軍卿の許可が必要とされた。これらの規定によって、所長は横須賀造船所内で自律性の強い権限を持つことは制限され、相対的に海軍卿＝海軍省の同所に対する権限が強化される形となった。このように、これまで横須賀造船所を管轄下に置いていた主船寮が廃止され、海軍省の直轄となった同日に、所長の権限を制約する「海軍造船所事務章程」が制定されたことで、同所は同省の実質的な管轄下に置かれることになったのである。

以上、本節では、運営主体の観点から明治政府移管以降における横須賀造船所の動向をみてきた。その動向は、いわば海軍が横須賀造船所の事業運営における主導権をフランス人技術者から獲得する過程であった。海軍は、事業展開に支障をきたす要因としてフランス人技術者を挙げて、その権限を制約する一方で、水面下で横須賀造船所の事業運営を主導していた首長ヴェルニーの解任工作を進めた。その結果、首長ヴェルニーは日本を去ることとなり、横須賀造船所の事業運営は海軍主導で行われることになった。それでは、当該期の横須賀造船所で実施された修復事業は、どのような形で行われていたのだろうか。次節では、その点について検討していきたい。

【表1】「本所各事業担当例則」の内容

人名	内容
赤松則良	首長ヴェルニーが担当していた事務を管理して、横須賀造船所の課とその主任を定める。
遠武秀行	事務全般を担任して、所長不在時は代理を務める。
渡辺忻三	鍊鉄、整飾、製罐、鋳造、鑄鑿、組立、模型、製図の8工場を管轄する機械課主任とする。
清水誠	造船、填隙、船渠、製帆、製綱、船具、端船、鋸鉋、製図の9工場と学校を管轄する造船課と学校主任とする。
デュポン	横須賀造船所勤務のフランス人技術者の長として、その人事に関する事務を処理する。また、艦船と機械の製造主任にして伐木事業も兼務する。
フランソワ	艦船と機械の修復や船渠出入に関する事業の主任とする。
サルダー・ジュウェット	以前担当していた職務の担当とする。〔サルダーは、技術官養成施設である養成所の機械学教官として、明治6年10月に雇用されて以来、教育事業に従事していた。ジュウェットは、建築課長フランの後任として、明治7年5月に雇用されて以来、建設事業に従事していた。〕

注)『横須賀海軍船廠史 自明治七年紀至明治二十年紀』(横須賀海軍工廠 1915年 39~40頁)より作成。フランス人技術者の「人名」の表記については、原文のまま表記した。〔 〕は筆者による補注。

【表2】「海軍造船所事務章程」の内容

条目	内容
1	造船所の定義(造船所は艦船及び器具、汽機などを製造・修理する場所)
2	組織機構(造船所長管理の下、庶務課・艤装課・造船課・器械課・調度課・營繕課・倉庫課・警査課・計算課が事務を分掌)
3~9	造船所長の在任資格・職務・海軍卿との関係(所長は将官あるいは大佐から任命/職員を統轄し、事務全体を管理/碇泊場を指揮し艤装・修理・製造中の海軍艦船を統轄/学舎を監督し生徒教育を管理/管轄事務の利害を海軍卿に対して弁明することが可能/事務は、海軍卿の許可が必要な事項は上申し、専断を得る事項は適宜処理することが可能/職員の勤務状況や事務の変更は海軍卿へ上申)
10・11	造船次長の在任資格・職務(次長は佐官あるいは匠司から任命/所長の事務を補助し、所長に事情がある場合は事務を務める)
12~16	課長の在任資格・職務(課長は、9等官以上の者を任命/課長は、所長あるいは次長の指示を受け、所内の事務を分掌/担当事務を処理することは、所長に対する責務/所長及び次長に事情がある場合は、一時事務を務める/課僚の勤務状況を観察し、所長に報告)
17・18	課僚の職務(所長及び課長の指示を受け、職務に従事/担当事務を処理することは、課長に対する責務)
19~30	海軍卿の許可が必要となる事項(海軍省の職制章程に関連する事項/海軍省の長官名が掲載されている書類/等外吏以上の職員の進退や50里以外の地への出張/各課の合併あるいは分割/奏任官の者を課長に任命/規則の改定/工場内で使用する大型機械の外国注文/艦船の汽機や船具の形状の大幅な変更/外国人の雇用や給料の増減/倉庫や庁舎、工場などの新築や改造/予算外の経費を要する事項/生徒の募集や人員の増減)
31~41	造船所長の委任事項(奏任官以下の者に分課を指示/犯罪者の処罰/課を分けて掛を設置/技術・判任・補官以下に規定の加俸を給与及び等外吏以下の者の進退/各課職員の交換/奏任官以内の者の50里以内の地への出張/生徒の進級/定例金による艦船及び諸建築の修復/倉庫管理/既定の給金や旅費の支給/所名や所長名で他方へ照会あるいは督促)

注)『法規分類大全 第50巻 兵制門[6]』(原書房 1977年 166~169頁)より作成。「条目」は「海軍造船所事務章程」の条目。「内容」は「海軍造船所事務章程」の要約。

3. 西南戦争終結以前における艦船修復事業

ここでは、西南戦争終結以前における修復事業の動向に着目する。西成田豊氏の研究によれば、西南戦争以降、横須賀造船所での修復事業に対する需要は急速に増大したと指摘しているように、同戦争が同事業に与えた影響は大きく、事実、西南戦争が終結した明治10(1877)年9月以降における修復事業は、事業運営において様々な問題が噴出していた。その詳細については、第4節で具体的に述べていきたいが、ここでは、西南戦争が終結する以前の修復事業がどのような形で行われていたのかを修復手続の観点から叙述していく。具体的には、首長ヴェルニー解任以後、海軍が事業運営を担った明治9(1876)年から西南戦争が終結する明治10(1877)年9月24日までの時期を中心に取り上げていくが、ここから、なぜ西南戦争終結以降において修復事業が繁忙化する事態を招いたのか、その要因について若干の考察を加えていきたい。

まず、修復依頼の伝達経路からみていく。【表3】は、修復依頼者から海軍省または横須賀造船所へいたる修復依頼の伝達経路を一覧表にしてまとめたものである。この表から、その伝達経路を通觀すると、各官庁機関が修復依頼の仲介業務を行っていたことが窺える。

たとえば、外国艦船の場合、修復依頼者から横須賀造船所までの伝達経路が不明瞭な部分はあるが、領事館、公使館、神奈川県、外務省、海軍省が修復依頼の仲介業務を行っていたことが確認できる。また、修復依頼の伝達経路を「艦種」別で変えており、軍艦の場合、公使館－外務省－海軍省－横須賀造船所という経路で修復依頼を伝達していたことが窺える。他方、公的機関管轄の艦船(軍艦等)ではない商船や郵船の場合は、領事館－神奈川県－海軍省－横須賀造船所という経路で修復依頼を伝達していたと考えられる。また、【表3】から、フランス郵船の修復依頼が、フランス領事館－海軍省－横須賀造船所という他国艦船よりも短縮された経路で伝達されていたことが確認できる。なぜ、他国の艦船よりも伝達経路が短縮される形態であったのかは、推測の域をでないが、横須賀造船所建設と事業展開に尽力したフランスに対する優遇的措置として採られていたと考えられる。

次に、国内艦船の伝達経路についてみていくと、民有艦船の場合、【表3】の中で国内艦船の修復依頼数が多い郵便汽船三菱会社(以下、三菱会社と略す)では、内務省駅逕寮(明治10年1月に駅逕局と改称、以下内務省駅逕局と記載)－海軍省－横須賀造船所という経路で修復依頼の伝達がなされてい

た。三菱会社は、土佐藩管轄下の九十九商会を引き継いだ岩崎弥太郎が設立した海運会社で、官有艦船の依託や助成金下付など明治政府との結びつきが強く³⁶、当社の修復依頼を内務省駅逕局が仲介する構図となっていた。他方、個人で艦船を所有している林徳左衛門の場合(No.20咸通丸)は、居住地を管轄する地方機関(この場合は東京府)へ修復依頼を伝達している。個人所有艦船の修復依頼における伝達経路は、この事例だけであるため、確証を得ないが、修復依頼者の居住地を管轄する地方機関が、海軍省へ修復依頼の伝達を行っていたと考えられる。官有艦船の場合、工部省灯台寮(明治10年に灯台局と改称、以下工部省灯台局と記載)では、海軍省へ修復依頼を伝達していることが、【表3】から確認できる(No.3明治丸・テーボル船、No.23明治丸)。また、海軍艦船については、海軍省へいたる経路で修復依頼が伝達されており、特定の官庁機関を経由して横須賀造船所へ修復依頼を伝達する他艦船の修復手續とは異なる様相を呈していたことが窺える。

それでは、次にこのような経路で伝達された修復依頼とその回答内容から、当該期に実施された修復事業の動向についてみていく。ここでは、【表4】を基に、その動向を叙述していく。この表は、明治9(1876)年から同10(1877)年の『公文類纂』から、海軍省と横須賀造船所に対する修復依頼と回答内容を抽出し、一覧表にしてまとめたものである。

まず、依頼内容をみていく。依頼内容を通觀すると、船渠での修復を依頼する艦船がほとんどであり、No.2タナイス号(フランス)、No.7マンザレー号(フランス)、No.12チーブル号(フランス)、No.15タナイス号(フランス)、No.20咸通丸(林徳左衛門)、No.23明治丸(工部省灯台局)、No.31セルビヤ号(イギリス)のように具体的な修復日限を希望する事例やNo.6千年丸・平安丸(三菱会社)のように具体的な修復順序を希望する事例も見受けられる。また、三菱会社のように軍事「御用」に支障がないよう横須賀造船所へ至急修復を要請している事例もみられる(No.25金川丸、No.27天草丸)。「御用」とは、西南戦争時における政府軍の兵員・物資輸送のことであり、三菱会社は自己が所有する艦船をほぼ総動員する形で輸送業務に携わっていた³⁷。また、明治10(1877)年6月には、輸送業務に不都合がないよう陸軍省が三菱会社所有艦船の修復依頼に迅速に対応するよう海軍省へ要請するなど、政府軍は三菱会社の行動を援助する動きをみせた³⁸。この要請は認可され、海軍省は横須賀造船所へその旨を通達している。このように、西南戦争時の横須賀造船所は、政府軍の軍事輸送を担った三菱会社の修理基地としての役割を担うことになったのである。

【表3】海軍省と横須賀造船所に対する修復依頼の伝達経路一覧

No.	依頼年月日	艦船名	艦種	所属	修復依頼の伝達経路
1	明治9年8月29日	カサヤ号	商船	イギリス	イギリス領事館 - 神奈川県 - 海軍省 - 横須賀造船所
2	明治9年9月8日	タナイス号	郵船	フランス	フランス領事館 - 海軍省 - 横須賀造船所
3	明治9年9月9日	明治丸・テーポル船	-	工部省灯台寮	工部省灯台寮 - 海軍省 - 横須賀造船所
4	明治9年9月12日	ソルブライス号	-	アメリカ	チャーレス・マク・ジエルロー・アメリカ領事館 - 神奈川県 - 海軍省 - 横須賀造船所
5	明治9年9月20日	ビネタ号	軍艦	ドイツ	ドイツ公使館 - 外務省 - 海軍省 - 横須賀造船所
6	明治9年11月14日	千年丸・平安丸	-	郵便汽船三菱会社	郵便汽船三菱会社 - 内務省駆逐寮 - 海軍省 - 横須賀造船所
7	明治9年11月17日	マンザレー号	郵船	フランス	フランス領事館 - 海軍省 - 横須賀造船所
8	明治9年11月29日	新潟丸	-	郵便汽船三菱会社	郵便汽船三菱会社 - 内務省駆逐寮 - 海軍省 - 横須賀造船所
9	明治9年12月19日	扶桑丸	-	郵便汽船三菱会社	郵便汽船三菱会社 - 内務省駆逐寮 - 海軍省 - 横須賀造船所
10	明治9年12月27日	明光丸・猶龍丸・有功丸・九州丸	-	郵便汽船三菱会社	郵便汽船三菱会社 - 内務省駆逐寮 - 海軍省 - 横須賀造船所
11	明治10年1月11日	モデスト号	官船	イギリス	モデスト号艦長ブルレー・イギリス公使館 - 外務省 - 海軍省 - 横須賀造船所
12	明治10年1月12日	チーブル号	郵船	フランス	「郵船会社頭取」 - フランス領事館 - 海軍省 - 横須賀造船所
13	明治10年1月18日	黄龍丸	-	郵便汽船三菱会社	郵便汽船三菱会社 - 内務省駆逐寮 - 海軍省 - 横須賀造船所
14	明治10年1月24日	金川丸	-	郵便汽船三菱会社	郵便汽船三菱会社 - 内務省駆逐寮 - 海軍省 - 横須賀造船所
15	明治10年1月26日	タナイス号	郵船	フランス	フランス領事館 - 海軍省 - 横須賀造船所
16	明治10年2月8日	品川丸	-	郵便汽船三菱会社	郵便汽船三菱会社 - 内務省駆逐寮 - 海軍省 - 横須賀造船所
17	明治10年3月1日	アレルト号	軍艦	アメリカ	「アレルト号指揮官」ジェー・デーマルヴィン・アメリカ公使館 - 外務省 - 海軍省 - 横須賀造船所
18	明治10年4月10日	マシリヤ号	-	イギリス	リケット・イギリス領事館 - 神奈川県 - 海軍省 - 横須賀造船所
19	明治10年4月11日	千里丸	-	郵便汽船三菱会社	郵便汽船三菱会社 - 内務省駆逐寮 - 海軍省
20	明治10年4月25日	咸通丸	-	林徳左衛門	林徳左衛門 - 高木善兵衛 - 西田高朗 - 東京府 - 海軍省 - 横須賀造船所
21	明治10年4月26日	玄龍丸	-	郵便汽船三菱会社	郵便汽船三菱会社 - 内務省駆逐寮 - 海軍省 - 横須賀造船所
22	明治10年5月22日	カンデヤ号	-	イギリス	イギリス領事館 - 神奈川県 - 海軍省 - 横須賀造船所
23	明治10年5月22日	明治丸	-	工部省灯台局	工部省灯台局 - 海軍省 - 横須賀造船所
24	明治10年6月4日	チストレ号	軍艦	イギリス	「提督」ライドレー・イギリス公使館 - 外務省 - 海軍省 - 横須賀造船所
25	明治10年6月4日	金川丸	-	郵便汽船三菱会社	郵便汽船三菱会社 - 内務省駆逐寮 - 海軍省 - 横須賀造船所
26	明治10年6月5日	千代田形艦	-	東海鎮守府	東海鎮守府 - 海軍省
27	明治10年6月16日	天草丸	-	郵便汽船三菱会社	郵便汽船三菱会社 - 内務省駆逐寮 - 海軍省 - 横須賀造船所
28	明治10年7月13日	明光丸	-	郵便汽船三菱会社	郵便汽船三菱会社 - 内務省駆逐寮 - 海軍省 - 横須賀造船所
29	明治10年7月27日	天祥丸・猶龍丸	-	郵便汽船三菱会社	郵便汽船三菱会社 - 内務省駆逐寮 - 海軍省 - 横須賀造船所
30	明治10年8月15日	筑波艦	-	海軍兵学校	海軍兵学校 - 「横須賀造船所」 - 海軍省
31	明治10年8月24日	セルビヤ号	軍艦	イギリス	「在横浜海軍任土官」ケピティン・ビュルレル・イギリス公使館 - 外務省 - 海軍省 - 横須賀造船所
32	明治10年8月29日	キングリチャード号	商船	イギリス	イギリス領事館 - 神奈川県 - 海軍省 - 横須賀造船所
33	明治10年9月14日	九重丸	-	郵便汽船三菱会社	郵便汽船三菱会社 - 内務省駆逐寮 - 海軍省 - 横須賀造船所

注)『公文類纂 明治9年 卷12 本省公文 艦船部』、『公文類纂 明治10年 前編 卷12 本省公文 艦船部2』、『公文類纂 明治10年 後編 卷16 本省公文 艦船部』より作成。「依頼年月日」は、艦船修復を依頼した年月日で、ここでは、依頼書の日付が古いものを掲載。「艦種」は、用途別(軍艦、郵船、商船等)で史料に明記されているものを掲載。「所属」は、外国艦船の場合は国名、国内艦船の場合は所有者あるいは管轄機関を掲載。「〔 〕」は史料の引用部分、〔 〕は筆者による補注。なお、以上の説明は、【表4】にも適用される。

【表4】海軍省と横須賀造船所に対する修復依頼とその回答一覧

No.	依頼年月日	艦船名	艦種	所属	依頼内容	回答年月日	回答内容
1	明治9年8月29日	カサヤ号	商船	イギリス	現在横須賀造船所は「空虚」であり、カサヤ号は横須賀で碇泊して修復許可が下りるのを待っているので、早く許可を得るようにしてもらいたい。(領事ロッセゼ・ロベルソン→権令野村謹)	明治9年9月2日	『カサヤ号はすでに入渠せている。』(遠武→小森澤)
2	明治9年9月8日	タナイス号	郵船	フランス	9月27日にメッサセラーミリーム鶴船社タナイス号が横浜に着港する予定なので、来月の10月1日に横須賀造船所の船渠に入渠する許可が下りれば「喜悦」のいたりである。(仏国領事クレザレ→海軍長官)	明治9年9月15日	灯台寮所轄の明治丸・テーポル船を入渠させて、次にフランス・アメリカ両船を入れる予定であるが、明治丸・テーポル船はまだ入渠以前であるので修復箇所が分からぬ。そのため、次期艦船の入渠日程を定めることが難しいので、日程が分かり次第通告する。(遠武・大丞代理海軍中佐司渡辺折三→事務課長小森澤中秘史)
3	明治9年9月9日	明治丸・テーポル船	-	工部省灯台寮	灯台寮所轄明治丸の修復依頼を申告するので、横須賀への回船日程を至急報告してもらいたい。また、テーポル船の修復依頼も申告するので、「候接合」しておいてもらいたい。(灯台寮→海軍省)	明治9年9月15日	「大船渠」は迅解号、「小船渠」は冲満丸入渠中であるが、19日頃には船渠とも出渠の予定であるので、明治丸・テーポル船もまだ入渠以前であるので修復箇所が分からぬ。そのため、次期艦船の入渠日程を定めることが難しいので、日程が分かり次第通告する。(横須賀造船所長小森澤中秘史)
4	明治9年9月12日	ソルブライス号	-	アメリカ	ソルブライス号修復のため「横須賀造船場」に入れるので「日本海軍省」から許可を受けてもらいたい。(シーエー・ブレッチャード・チャーレス・マク・ジエルロー→合衆国副総領事エウチ・ダブリュー・ダニソン)	明治9年9月15日	灯台寮所轄の明治丸・テーポル船を入渠させて、次にフランス・アメリカ両船を入れる予定であるが、明治丸・テーポル船はまだ入渠以前であるので修復箇所が分からぬ。そのため、次期艦船の入渠日程を定めることが難しいので、日程が分かり次第通告する。(遠武・大丞代理海軍中佐司渡辺折三→事務課長小森澤中秘史)
5	明治9年9月20日	ビネタ号	軍艦	ドイツ	ビネタ号の「横舵」が損傷してしまい、横浜港で「横舵」を引き上げることは危険であり、またこれを修復できる相当な機械が同港に整備されていないので、「横須賀造船場」において修復してもらいたい。(独乙国弁理公使フランツ・イゼンツ・ハーレー→外務省)	明治9年9月23日	ビネタ号の修復は極めて至急を要するものではあるが、現在修復船が「急激」い、殊の外多忙であるので職工などが不足している。そのため、船渠外の修復であっても「急速着手」の進みにはなりがたいで、「手速」になり次第回船日限を通告するので、そのことを了解の上回答してもらいたい。(横須賀造船所長遠武・大丞代理海軍中佐石川小正)
6	明治9年11月14日	千年丸・平安丸	-	郵便汽船三菱会社	千年丸は10月29日に修復依頼を申告したが、本日平安丸の修復依頼があり、どちらも小汽船であるので、「大ドック」が空いたなら2隻を入渠するようお願いしたい。また、それが難しい場合は、千年丸を先に入渠するようしてもらいたい。(郵便汽船三菱会社長岩崎弥太郎代理田平五郎→駅道頭前島)	明治9年11月22日	『明後日ドックがなく、三菱商社千年丸を明日中に回船するよう通達を要請。』(これは横須賀造船所が打電したものであり、宛名は記載されていないが海軍省だと思われる。)

7	明治9年11月17日	マンザレー号	郵船	フランス	郵船マンザレー号を12月5日頃に「横須賀造船場」へ入れる許可を下してもらいたい。(領事官代理クラーツ→海軍長官)	明治9年12月1日	《マンザレー号は7日・8日の内に入渠させる予定なので、6日に回船するよう要請。》(造船所→海軍省)
8	明治9年11月29日	新潟丸	-	郵便汽船 三委会社	会社所有汽船新潟丸を横須賀造船所において修復のため入渠をお願いしたく、「入費上納」などの「造船所御規則」を守るので、このことを海軍省へ頒出るようにしてもらいたい。(郵便汽船三委会社長崎嶽弥太郎代理川田平五郎→駅逓局前島密)	明治9年12月6日	現在「小船渠」にて修復を行っている三委会社所属の千丸丸を2・3日間で出渠させて、三委会社所属の平安丸を入渠させる順序であるので、新潟丸は8日に横須賀造船所へ回船するよう三委会社へ通達してもらいたい。(横須賀造船所長遠武権大丞→事務課長小森沢中秘史)
9	明治9年12月19日	扶桑丸	-	郵便汽船 三委会社	会社所有汽船扶桑丸を横須賀造船所において修復のため入渠をお願いしたく、「入費上納」などの「造船所御規則」を守るので、このことを海軍省へ頒出のようにしてもらいたい。(郵便汽船三委会社長崎嶽弥太郎代理川田一小一郎→駅逓局前島密)	明治9年12月22日	修復の件については、横須賀造船所では差支えないので通達してもらいたい。(海軍中秘史小森沢良政→駅逓局前島密)
10	明治9年12月27日	明光丸・猶龍丸・有功丸・九州丸	-	郵便汽船 三委会社	会社所有汽船明光丸を横須賀造船所において修復のため入渠をお願いしたく、「入費上納」などの「造船所御規則」を守るので、このことを海軍省へ頒出のようにしてもらいたい。(郵便汽船三委会社長崎嶽弥太郎代理川田一小一郎→駅逓局前島密) (明光丸の他猶龍丸・有功丸・九州丸の依頼書が史料に収録されているが、艦船名以外依頼年月日や差出人・宛名も含め内容は同じであるため、ここでの記載は省略する。)	明治10年1月16日	《三委会社》4隻の内1隻を至急回艦するよう通達を要請。》(造船所→海軍省事務科)
11	明治10年1月11日	モデスト号	官船	イギリス	イギリス官船モデスト号を本月中に横須賀造船所へ渠渠するよう取り計らってもらいたいというモデスト号艦長ブルル氏からの申出があつたので、このことを海軍省へ通達してもらいたい。(英國公使ハリエリスバース→外務卿寺島宗則)	明治10年1月17日	三委会社旗艦れむ3隻の修復渠出の通達があり、猶龍丸と明光丸の2隻は19日に回船するよう電信で事務課へ申告した。モデスト号については、船渠の都合もあり、台木艦など本艦が要望していることもあるので、入渠日限は今から走めることは難しいが、いずれ今月中には整うと思うので、そのことを外務省へ回答してもらいたい。(横須賀造船所長遠武秀行→海軍大輔川村純義)
12	明治10年1月12日	チープル号	郵船	フランス	チープル号は、船底掃除や塗り方が必要なので、本月25日頃に横須賀の「船渠」へ入船する許可を受けてもらいたい旨の郵便会社「頭取」からの依頼があつたので通告する。(領事館代理クレザ→海軍長官)	明治10年2月2日	チープル号は5日に回船するよう「筋」へ通達してもらいたい。(横須賀造船所長海軍中佐遠武秀行→海軍大輔川村純義代理海軍少将中牟田倉之助)
13	明治10年1月18日	黄龍丸	-	郵便汽船 三委会社	会社所有汽船黄龍丸を横須賀造船所において修復のため入渠をお願いしたく、「入費上納」などの「造船所御規則」を守るので、このことを海軍省へ頒出のようにしてもらいたい。(郵便汽船三委会社長崎嶽弥太郎代理川田一小一郎→駅逓局長前島密)	明治10年1月19日	《三委会社》有功丸の代わりとして黄龍丸を直ちに回船することは差支えない。》(造船所→海軍省)
14	明治10年1月24日	金川丸	-	郵便汽船 三委会社	会社所有汽船金川丸を横須賀造船所において修復のため入渠をお願いしたく、「入費上納」などの「造船所御規則」を守るので、このことを海軍省へ頒出のようにしてもらいたい。(郵便汽船三委会社長崎嶽弥太郎代理川田一小一郎→駅逓局長前島密)	明治10年2月5日	横須賀造船所へ金川丸の修復の件について通達したところ、至急回船するよう横須賀造船所から電報があつたので、早々通してもらいたい。(海軍省→内務省駅伝局)
15	明治10年1月26日	タナイス号	郵船	フランス	2月10日頃にタナイス号を「横須賀製油溝」へ入船する許可を受けてもらいたく箇下へお願いしたい。(領事館代理クレザ→海軍長官)	明治10年2月2日	2月の11・12日頃に回船することになると思う。(横須賀造船所長海軍中佐遠武秀行→海軍大輔川村純義代理海軍少将中牟田倉之助)
16	明治10年2月8日	品川丸	-	郵便汽船 三委会社	会社所有汽船品川丸を横須賀造船所において修復のため入渠をお願いしたく、「入費上納」などの「造船所御規則」を守るので、このことを海軍省へ頒出のようにしてもらいたい。(郵便汽船三委会社長崎嶽弥太郎代理川田一小一郎→駅逓局長内務少輔前島密)	明治10年2月15日	品川丸の修復について、横須賀造船所へ通達したところ16日に回船するよう申出があつたので、郵便汽船三委会社へ至急通してもらいたい。(川村海軍大輔代理海軍少将中牟田倉之助→駅伝局長内務少輔前島密)
17	明治10年3月1日	アレルト号	軍艦	アメリカ	アメリカ軍艦アレルト号指揮官シーウーマー・マーリングから修復の際の融資の融出があり、アメリカ公使ピンカムから入渠に差支えがなければ何日頃に回艦してもらいたいのか照会があり、その回答を得た。(外務卿寺島宗則→川村海軍大輔代理海軍少将中牟田倉之助)	明治10年3月4日	《アメリカ軍艦アレルト号は明日横須賀へ返るよう要請。》(遠武中佐→中牟田少将)
18	明治10年4月10日	マシリニア号	-	イギリス	東洋汽船航洋会社リケット氏から会社所有汽船マシリニア号となるべく早く「横須賀造船所大船渠」へ入れるよう申出があつたので、早々に回答するよう依頼する。(領事ロソル・ロベートソン→権令野村請)	明治10年4月14日	《マシリニア号船渠入に差支えないので、至急回船するよう通達を要請。》(造船所→海軍省)
19	明治10年4月11日	千里丸	-	郵便汽船 三委会社	会社所有汽船千里丸を横須賀造船所において修復のため入渠をお願いしたく、「入費上納」などの「造船所御規則」を守るので、このことを海軍省へ頒出のようにしてもらいたい。(郵便汽船三委会社長崎嶽弥太郎代理川田平五郎→駅逓局長内務少輔前島密)	明治10年4月14日	千里丸の修復の件を横須賀造船所へ通達したところ、至急回船するよう郵便汽船三委会社へ通達してもらいたいという回答であった。(海軍省→内務省駅伝局)
20	明治10年4月25日	咸通丸	-	林左衛門	横須賀は4月26日に修復をお願いしたく、このことを簡便てくれるならば規則を守り、「御入渠」については小員の方法があり次第船渠に必ず上納する。(地主林左衛門方同居林左衛門・受人高木喜兵衛・戸長西田高樹→海軍省)	明治10年4月29日	咸通丸は26日午後回船して海軍省へ修復を頒出する旨の申出があり、頒出の有無を27日に電信で問合せがあつた。「入費手帳」については、頒書のどおり出船に規制で納めるよう取り計らうべきであるので、差支えない。(横須賀造船所長代理渡辺中匠司→事務課長小森澤中秘史)
21	明治10年4月26日	玄龍丸	-	郵便汽船 三委会社	会社所有汽船玄龍丸を横須賀造船所において修復のため入渠をお願いしたく、「入費上納」などの「造船所御規則」を守るので、このことを海軍省へ頒出のようにしてもらいたい。(郵便汽船三委会社長崎嶽弥太郎代理川田平五郎→駅逓局長内務少輔前島密)	明治10年4月29日	《三委会社》玄龍丸は修復差支えなく至急回船するよう通達を要請。》(渡辺チウショウシヤ小森沢中秘史)
22	明治10年5月22日	カンデヤ号	-	イギリス	現在横浜に碇泊するイギリス蒸気船カンドラ号を横須賀修船場へ渠渠する許可を得たる願書が届いたので、そのことを「其筋ノ目」へ早々請求して許可を受けるようにしてもらいたい。(領事ロウセル・ロベルソン→神奈川県権令野村請)	明治10年5月25日	《イギリス船修復について、差支えなく至急回船するよう通達を要請。》(遠武中佐→小森澤中秘史)
23	明治10年5月22日	明治丸	-	工部省灯台局	灯台局所属の明治丸は現在東北海岸巡航中で、未月初旬に回船する予定であるので、「船底蠶落」し、その他「小修復」のため6月1日に入渠させてもらえるよう取扱いてもらいたい。(灯台局→海軍省)	明治10年5月26日	明治丸入渠の件について横須賀造船所へ通達したところ、回船日限は直ちに横須賀造船所と協議するようしてもらいたい。(海軍省→灯台局)
24	明治10年6月4日	チストレ号	軍艦	イギリス	イギリス軍艦チストレ号を都合次第渠渠させたい旨の提督ラドリル氏からの申立があり、箇下から海軍省へその旨を通知してもらいたい。(英國公使ハリエリ・エヌ・バース→外務卿寺島宗則)	明治10年6月6日	《差支えなく、チストレ号を回船するよう通達を要請。》(造船所→小森澤中秘史)
25	明治10年6月4日	金川丸	-	郵便汽船 三委会社	会社所有汽船金川丸を横須賀造船所において修復のため入渠をお願いしたく、「入費上納」などの「造船所御規則」を守るので、このことを海軍省へ頒出のようにしてもらいたい。金川丸は、陸軍省の「御用」で航海しており、11・12日頃に横須賀へ入港する予定であるが、「御用船」であるで特別の許認をもって入港次第、速やかに入渠させ「御用」航海に差支えがないようにしてもらいたい。(郵便汽船三委会社長崎嶽弥太郎代理川田平五郎→駅逓局長内務少輔前島密)	明治10年6月7日	海軍省において差支えないので、回船日限については直ちに横須賀造船所へ通達してもらいたい。(海軍省→駅逓局)

26	明治10年6月5日	千代田形織	-	東海鎮守府	「九州変動」が追々「脅威相連」り「海上不慮之患」もなく、品海備蓄が解除され特別懸念もない。横須賀造船所でも当分「手造」であり、新羅入換に着手したいがどれくらいの日数を費やすのか問合せしたところ、30日くらいで入換できるということだった。他に品海を巡回する艦船はないが、横須賀へ回航しても差支えないだろうか、至急指示をしてもらいたい。(東海鎮守府司令副官海軍佐佐木清康→海軍大輔川村純義代理海軍少将中牟田忠之助)	明治10年6月8日	伺の趣を聞附るので、速やかに落成するよう取計うこと。(海軍省の回答)
27	明治10年6月16日	天草丸	-	郵便汽船 三委会社	会社汽船天草丸は軍事の際緩急の命令に応じて何時にも「御用」に差支えがないように購入した艦船であったが、昨日朝に伊豆沖に航行中暗礁に触れ大に船底を損傷してしまい、至急の「御用」がある限りはたちまち支障を生じてしまうので、人員は会社から出し昼夜を問わず工事を行い速やかに落成するので、船艤や機械類の貸借を命じてくれるよう「御筋」へ懇意をしてもらいたい。(郵便汽船三委会社岩崎弥太郎代理庄田平五郎→駿馬局長内務少輔前島密)	-	(郵便汽船三委会社の修復依頼に対する横須賀造船所あるいは海軍省の回答は史料に掲載されていないが、依頼書が提出された同じ日に「代理長官」から「造船所長」宛になるべく「候合」せて不都合がないよう取り計らい、諸機械などの貸借については必ず支えが生じるので、貸借は行わないことを駿馬局長と「相談」している旨の記載がある。)
28	明治10年7月13日	明光丸	-	郵便汽船 三委会社	会社所有汽船光明丸を横須賀造船所において修復のため入渠をお願いしたく、「入費上納」などの「造船所御規則」を守るので、このことを海軍省へ輸出るようにしてもらいたい。(郵便汽船三委会社長岩崎弥太郎代理庄田平五郎→駿馬局長内務少輔前島密)	明治10年7月14日	海軍省においては差支えないので、詳しいについては横須賀造船所へ通達するよう郵便汽船三委会社へ通達してもらいたい。(海軍省→駿馬局)
29	明治10年7月27日	天祥丸・猪籠丸	-	郵便汽船 三委会社	会社所有汽船の天祥丸と猪籠丸の2隻を横須賀造船所において修復のため入渠をお願いしたく、「入費上納」などの「造船所御規則」を守るので、このことを海軍省へ輸出のようにしてもらいたい。(郵便汽船三委会社長岩崎弥太郎代理庄田平五郎→駿馬局長内務少輔前島密)	明治10年8月2日	海軍省においては差支えないので、詳しいについては郵便汽船三委会社から横須賀造船所へ向うようにしてもらいたい。(海軍省→駿馬局)
30	明治10年8月15日	筑波艦	-	海軍兵学校	筑波艦は、戦地回航の際に発生が「急劇」の場合、要旨のみの「速成之修理」であるため、横須賀造船所において入渠の上さきに「整駆」の修理を至急加えてもらいたい。また、造船所長と協議したところ差支えないとことなので、迅速に横須賀造船所へ通達するようにしてもらいたい。(兵学校長代理海軍中佐伊東萬吉→川村海軍大輔代理海軍少将中牟田忠之助)	明治10年8月17日	申出のおりであり、横須賀造船所へ通達したので造船所と打ち合わせてもらいたい。(海軍省の回答)
31	明治10年8月24日	セルビヤ号	軍艦	イギリス	イギリス軍艦セルビヤ号を都合次第入渠させたい旨を横浜海軍准士官ケピティン・ビュルルから願出があり、セルビヤ号は至急修復を要するので横浜港港頭面に本月28・29日に入渠できればとてもありがたく、そのことを海軍省へ合意してくれるようお願いしたい。(英國公使ハリリー・エス・パークス→外務卿島津宗室)	明治10年8月25日	イギリス軍艦セルビヤ号については、「大ドツク」には天祥・猪籠の2隻が入渠中で、その後ハルゼー艦が入渠する予定で、「小ドツク」には泥波船入渠中であるため、末月6・7日前にイギリス軍艦を「小ドツク」へ入渠させることは差支えないと想われる。(横須賀造船所→海軍省)
32	明治10年8月29日	キングリチャード号	商船	イギリス	イギリス汽船キングリチャード号の「錆復船」に修復を加えることが必要なので、「横須賀船場」にこれまでの許可を受けてくれるようお願いしく、このことはなるべく速やかに許可を得るようにしてもらいたい。(領事ロッセル・ロベルソン→神奈川県准令野村晴)	明治10年9月2日	『兵員輸送のために用いるキングリチャード号には懸念の修復箇所があり、検査のため至急渠をお願いしたいという「三菱商社」からの電信があった。他方、セルビヤ号は必ず回艦するべきなのか。日延が生じるのであれば、キングリチャード号を入渠させたいので、至急電信で申告してもらいたい。』(ワタナベ→カムタ)
33	明治10年9月14日	九重丸	-	郵便汽船 三委会社	会社所有汽船九重丸を横須賀造船所において修復のため入渠をお願いしたく、「入費上納」などの「造船所御規則」を守るので、このことを海軍省へ輸出のようにしてもらいたい。(郵便汽船三委会社長岩崎弥太郎代理庄田平五郎→駿馬局長内務少輔前島密)	明治10年9月16日	《願出のとおり聞附ることに差支えない。》(横須賀造船所→海軍省)

注)「依頼内容」は、修復依頼者が依嘱者あるいは海軍省宛に提出した文書の内容を指す。「回答年月日」・「回答内容」は、横須賀造船所、海軍省が出した修復依頼に対する回答の年月日や、その内容を指す。「」は史料の引用部分、()は文書の差出人とその宛名、《 》は電報文、〔 〕は筆者による補注。なお、文書の差出人とその宛名の役職、人名は原文のまま記載。

【表5】西南戦争時における海軍の動員艦船

艦船名	所属	任務	トン数(t)	馬力
龍驥艦	海軍省	戦闘	2301	800
筑波艦	海軍省	戦闘	1978	500
浅間艦	海軍省	戦闘	1421	—
春日艦	海軍省	戦闘	1269	1200
日進艦	海軍省	戦闘	1383	710
清輝艦	海軍省	戦闘	884	720
孟春艦	海軍省	戦闘	357	191
鳳翔艦	海軍省	戦闘	316	213
第二丁卯艦	海軍省	戦闘	125	—
高雄丸	海軍省	輸送	486	486
テーポル船	工部省	輸送	489	489
玄武丸	開拓使	輸送	400	400
肇敏丸	海軍省	輸送	494	—
東艦	海軍省	警備	1382	1200
雷電艦	海軍省	警備	370	128
静岡丸	民間	警備	334	192
通計丸	民間	警備	57	95
回天丸	民間	警備	76	30
万龍丸	民間	警備	—	—

注)『明治十年西南征討志 附録』(海軍省 1885年)より作成。

その後、西南戦争における戦況が収束に向かっていくと、戦時活動に従事していた海軍艦船の中には、任務を解かれ横須賀造船所で修復を行うものもみられた。【表4】からは、その一部が散見できる。No.26千代田形艦(東海鎮守府)の場合は、戦争中「品海」の警備活動を行っていたが、「賊勢相蹙り」「海上不慮之患」がないので、警備を解除して横須賀に来航しても差支えないか海軍省へ伺を出しており³⁹、No.30筑波艦(海軍兵学校)の場合は、戦場となった九州地方で戦時活動に従事していたが、「発艦急劇」の場合、要所のみの「速成之修理」であるため、横須賀造船所において「整実之修繕」を至急行うよう海軍省へ伺を出している⁴⁰。また、両者は、修復着手の許可を海軍省へ要請する手続を行っており、筑波艦の場合はそれを行う前に所長と修復事業について協議した上で、その認可を受けるため海軍省へ打診する方式を探っていたように、他の修復手続とは異なる様相を呈していた。

次に、修復依頼に対する回答内容をみていく。回答内容を通観してみると、西南戦争時の修復事業が開戦前の状況よりも円滑に展開されていたことが窺える。開戦前の修復依頼に対する回答では、修復順序の調整に苦心する横須賀造船所の様子が垣間みえ、中にはNo.5ビネタ号(ドイツ)のように、至急修復を行いたいが、事業の繁忙化によって現場作業に従事する職工が不足してしまい、船渠外の修復であっても「急速着手」することができない艦船もみられていた。修復順序は、通常修復依頼者における申込の順番によって決定されたと考えられるが、早急な修復を要する事案も考慮に入れつつ、いかに適切な順序調整を図るかが、特に繁忙期の事業運営においては重要な課題であったと推察される。他方、西南戦争勃発以降の修復依頼に対する回答では、修復順序の調整を行っている形跡はあまりみられず、この時期の修復事業は、比較的閑散な状況であったことが窺える。

その理由としては、戦争勃発による艦船動員が要因として考えられる。三菱会社の場合、自己が所有する艦船をほぼ総動員する形で軍事輸送に従事していた一方で、海軍も戦時活動を行うため、多くの艦船が戦地へ動員された。その活動については、敵情視察、敵船拿捕、上陸支援、兵員・物資輸送、海上封鎖、船舶監視など多岐にわたり⁴¹、これらの活動に海軍が動員した艦船は、【表5】のとおりである。ここから、戦争時の海軍における動員艦船の構成は、海軍艦船が13隻と大方を占め、その他は工部省・開拓使所有艦船各1隻、民間船4隻という構成であったことが窺える。このように、西南

戦争の勃発によって、多くの艦船が戦地へ動員されたことで、横須賀造船所の修復事業は戦時期において比較的閑散な様相を呈していたと考えられる。

以上、本節では、横須賀造船所において修復事業がどのような形で行われていたのか、西南戦争終結以前の動向を中心に、修復手続の観点から、その動向をみてきた。当該期において実施された修復事業は、国内外問わず様々な艦船を対象にして行われ、その修復手続においては領事館、公使館、外務省、神奈川県、内務省駅逓局、海軍機関など複数の機関が修復依頼を横須賀造船所や海軍省へ仲介する業務を行っていた。これらの機関は、修復依頼者の主張を代弁する存在であり、依頼先である海軍省や横須賀造船所は、それらの主張を無下にするような対応は採らず、修復順序に関係なく至急修復を求める艦船の依頼にも応じた。このような対応が採れた背景には、西南戦争の勃発に伴い、多くの艦船が戦時活動に従事するため、九州地方周辺に集中配備されていたことで、横須賀造船所で展開された修復事業に一定程度のゆとりが生じていたことが考えられる。しかし、戦争が終結すれば、戦地に動員されていた艦船が続々と帰還してくることは容易に想像でき、それらの修復依頼に応じれば、修復事業の繁忙化を招き、順序調整に支障が生じることは必然的な事象であったと推察される。それでは、繁忙化した修復事業において、どのような問題が生じていたのか、次節で具体的に検討していきたい。

4. 艦船修復事業の繁忙下における事業運営の問題

ここでは、西南戦争終結以降に実施された修復事業の動向に着目する。西南戦争は、九州地方で政府軍と鹿児島県士族を中心とした反乱軍が激突した内戦であるが、海軍の艦船も多く動員され、敵情視察や上陸支援、兵員・物資の海上輸送など多岐にわたる活動を広範囲に展開していたことは、前節で述べたとおりである。その後、戦況が政府軍優勢となり、戦争が収束に向かうと、戦地から帰還して、横須賀造船所に修復を依頼する艦船が続出した。西成田豊氏は、西南戦争以降の横須賀造船所における艦船修復の需要は急速に増大したと指摘しており、実際、終結以降の修復事業は、これまでにない「輻輳」的な様相を呈することとなった。修復事業の繁忙化が進めば、事業の遅延が生じ、その状況は修復を依頼する側からみれば、艦船運用を規制する要因とな

るため、修復を申込んだ順番に関係なく、優先的に修復を行うよう求めるものが相次いだ。殊に、西南戦争終結以降においては、その動向が顕著であり、明治10(1877)年9月24日から明治15(1882)年までの『公文類纂』に収録されている修復依頼の内、至急修復の要請を行った事例は、56件中30件が多い。それでは、至急修復を要請する艦船はいかなる理由で早急な修復を求めていたのか、その理由が明確に確認できる事例をいくつかみていきたい。

まず、清輝艦(東海鎮守府)の事例である。明治10(1877)年11月に東海鎮守府司令副官である林清康が、海軍大輔川村純義へ清輝艦の修復を至急完了するよう要請した上申書には、同艦が修復を急ぐ理由として、以下のように述べている⁴²。

春來諸所出張之常備艦、今般西南平定ニ依リ陸続帰港致シ候処、諸艦共多少損破有之候ニ付テハ、帰ルニ隨ヒ各々修繕ニ取掛候事故、現今御用立迄候分ハ、春日艦一艘ノミニテ、夫迭モ十分完全ト申訣ニハ無之、此際万一不虞警之義有之候時ハ、実以御不都合之次第ト奉存候間、兼テ修繕中之清輝艦至急落成相成候様致度

ここでは、清輝艦の修復を早急に完了する理由として、「西南平定」に伴い春日艦を除くほとんどの「常備艦」が修復を行っているため、非常事態が生じた場合は不都合であることを述べている。ここからは、清輝艦をはじめとした「常備艦」のほとんどが同時に修復事業を実施したため、非常事態に即応した艦船運用が十分に行えないという状況に危機感を抱いていたことが窺える。

他方、高雄丸(海軍省水路局)のように平時活動の面から早急な修復を要請する事例もみられた。明治11(1878)年3月に海軍省水路局長柳猶悦が、海軍大輔川村純義代理伊東祐磨へ高雄丸の修復を至急完了するよう要請した申告書には、同艦が修復を急ぐ理由として、以下のように述べている⁴³。

當時造船所ニ於テハ、諸艦船其他修覆相嵩居直様着手ニモ相成兼候趣ニテ、右修覆尋當常之手順ヲ遂候時ハ、多分之月日ヲ費シ可申、当局測量事業、客歲西南擾乱以来、殆ト休業之姿ニ有之候上、右修覆手間取候時ハ、本年モ亦測量時季ヲ誤り、沿海測量之分画モ段々手遲ニ相成候ニ付

ここでは、高雄丸の修復を早急に完了する理由として、海

軍省水路局の測量事業が西南戦争以来、「休業」状態の様相を呈しており、修復に手間がかかる時は今年も測量の「時季」を誤り、事業の進捗に支障が出ることを述べている。ここからは、水路局長柳猶悦の申出が、非常事態に備えるための要請ではなく、測量事業＝平時活動の面からの修復要請であったことが窺える。

また、教育事業の観点から早急な修復を要請する筑波艦(海軍兵学校)のような事例も見受けられる。明治12(1879)年7月に海軍兵學校長仁礼景範が、海軍卿川村純義へ筑波艦の修復を要請した上申書には、同艦が修復を急ぐ理由として、以下のように述べている⁴⁴。

今般当校終期試験済生徒之義ハ、卒業定期有之者共ニテ、実ハ即時乗艦實地演習ニ為取掛不申候テハ不相成次第之処、該艦修復遷延之為メ、徒ニ時日空過為致候テハ甚以不都合之至ニ付

ここでは、筑波艦の修復を早急に完了する理由として、海軍兵学校で終期試験済の生徒は、「実地演習」に取り組まなくてはならず、筑波艦が「修復遷延」のため時日を費やすことは不都合であることを述べている。

以上、清輝艦(東海鎮守府)、高雄丸(海軍省水路局)、筑波艦(海軍兵学校)の海軍艦船の事例から修復依頼者がいかなる理由で早急な修復を要請していたのかをみてきた。これらの事例から、修復依頼者は、修復事業の繁忙化による作業遅延によって、非常事態の対応や平時活動、教育活動に支障が生じることに対して危機感を抱いていたことが分かるだろう。これらの要請は、基本的に認可され、優先的に修復を行うよう横須賀造船所へ通達されることになったが、至急修復を要請された修復事業は順調に行われたのだろうか。

ここでは、高雄丸の動向を事例に取り上げたい。高雄丸は海軍省の認可が下りる前に横須賀造船所の船体検査において修復完了には、明治11(1878)年4月から8ヵ月要すると診断され、認可後の同年3月に「修復船」として同所に置かれた⁴⁵。しかし、明治11(1878)年中には修復が完了する予定であったにもかかわらず、事業の進捗は思うように進まず、完了予定の期間に間に合うことはできなかった。その要因は何だったのだろうか。明治11(1878)年11月に海軍省水路局長柳猶悦が、海軍卿川村純義へ高雄丸の修復を同12(1879)年2月中に完了するよう要請した上申書には、同艦の修復事業が遅延している要因として、「同所(横須賀造船所－佐藤注)

ニハ、右御船而已ナラス、修覆ニテ相廻候船隻相湊ヒ、東艦、浅間艦、竜驥艦等モ御座候故、右ヲ一様ニ平均シ職工等是迄之如キ配賦ニテハ、何分急速成功之見据無之」と、他艦船の修復事業によって、現場で従事する職工を多く投入できないことを述べている⁴⁶。

さて、これまで海軍艦船における至急修復要請の事例をみてきたが、この要請は非常時の対応や平時活動など艦船運用に支障がないよう修復順序に関係なく優先的に自己の艦船修復を行わせるものであった。海軍省は、この要請を認可して横須賀造船所へ修復を行うよう指示を発するが、他方で同省の対応に不満を表出する修復依頼者もみられた。明治13(1880)年3月に三菱会社社長岩崎弥太郎が自社所有船の順序調整を海軍省へ申告するよう、管轄先の内務省駅通局長前島密に要請した上申書には、横須賀造船所の修復順序に対する不満として、自社の所有船である秋津洲丸の入渠日限が遅延しており、同社の海運活動に支障が生じていることを述べている⁴⁷。

まず、岩崎は、商船の修復が「季候」によって左右されることを指摘し、「定期航路ノ開閉」、「各地物産輸送之予約」などは「季候」で判断しているため、入渠申請を行った秋津洲丸のような「大船」の修復時期が遅れれば営業上の不利益は甚大であると主張している。ここから、岩崎は、三菱会社所有船の修復事業が遅れることで、海運活動に大幅な支障が生じることに対して強い危機感を抱いていたことが窺える。この秋津洲丸の入渠申請は、上申書が提出される以前の2月18日に行い、同月末に入渠させるという回答を得ていた。しかし、海軍艦船である扶桑艦の入渠を契機として日限が遅延となり、修復予定艦船が重複して時日と経費が嵩み、修復順序が「変乱」して、「開航ノ船路輸送ノ予約」履行に支障が生じていると、岩崎は主張する。ここから、岩崎は、明確な入渠日限を横須賀造船所から通達されたものの、優先的に海軍艦船の修復を行わせる海軍省に対して不満を表出していくことが窺える。

それでは、なぜ、海軍省は本来の修復順序を変える処置を講じたのか。明治13(1880)年3月に海軍卿榎本武揚が扶桑艦出渠後の比叡艦、筑波艦の修復順序について三菱会社へ通達するよう内務省駅通局長前島密に要請した依頼書には、優先的に海軍艦船の比叡艦、筑波艦の入渠を行う理由として、「然処遠洋航海ノ義ハ、風土ニ隨ヒ氣候ヲ計リ候事肝要ニ付、自然發艦ノ機ヲ失シ候而ハ、不都合ヲ可生ト掛念致候義ニ付」とある⁴⁸。ここから、海軍省は、海軍艦船の運用にお

ける適切な時期(この場合は、遠洋航海先の気候)を考慮して修復順序を変更する行為を起こしていたことが窺える。これは、商船の修復が、「季候」によって左右されることを指摘した岩崎弥太郎の見解と特別差異はみられず、海軍省は双方の艦船運用上における適切な時期や天候を考慮に入れつつも、海軍艦船の修復を優先的に行う方法を選択したのである。とはいっても、本来の修復順序とは関係なく優先的に修復を行わせることは、他艦船の不満を釀成させることになり、三菱会社による上申書は、その不満が表出した事例であるといえよう。

また、修復順序で至急修復を要請する艦船同士の順序調整にも問題が生じていた。明治13(1880)年8月に横須賀造船所長中牟田倉之助が海軍艦船である日進艦の修復着手に対する指示を海軍卿榎本武揚に要請した申告書には、相次ぐ至急修復要請をどのように調整すればいいのか苦惱する横須賀造船所の動向が窺える⁴⁹。やや長文ではあるが、横須賀造船所の困惑の度合いが窺えるので、取り上げていきたい。その内容は、以下のとおりである。

日進艦内部艦底之修覆著手不致テハ、不都合之旨、往出第一一二一號御達之趣、敬承仕候、同艦義ハ、新罐出来之上ニ無之テハ、下手難致処、新罐モ既ニ八分過キ出来居候ニ付テハ、此上縕合出来方可差急候得共、兼テ申出置候通、龍驥艦落成期限之アル有リ、又開拓使注文船之出来期限モ有之中ニハ候得共、過日懇々御内諭之趣モ有之候以來ハ、魯國軍艦アブレツク号ヘ相成丈ケ之職工ヲ仕向ケ修理差急キ居候処、今又日進艦著手モ差急ク義トスレバ素々限リアルノ職工故、龍驥艦及アブレツク号ヘ相掛ケ居候内ヨリ引揚ケ候之外無之候得共、到底彼ヲ張レハ是ニ弛ミヲ來シ両全ハ難得ニ候間、龍驥、アブレツク両艦落成之上ナラテハ何分職工之差縕難相付、且ツ龍驥、日進而已ナラス、浅間艦之義モ差急之趣兼テ御達モ有之候処、一時ニ数艘要急之御達相成候共、前顧之事情有之職工分配方ニ差支候條、右ハ至急ヲ要スル内ニ於テ尚緩急ノ順序不相伺候半テハ、著手方ニモ相迷候ニ付、其順序御指示被成下度

ここでは、日進艦の内部艦底の修復に着手したいが、一時に数隻の至急修復を要する艦船があるため、「職工分配」に差支えが生じ、それらの艦船の中で「緩急ノ順序」を伺わなくては、修復着手に迷いが生じてしまうことを述べている。

ここで、筆者が着目したいのは、早急な修復を行うためには現場作業に従事する職工達の存在が不可欠であったことである。至急修復を求める艦船の重複は、1隻あたりに従事する職工の減少を招き、事業の進捗に支障をきたすこととなった。この問題は、伺書が提出された明治13(1880)年8月以前にも生じており、横須賀造船所は、修復を行う艦船数を制限することで、現場従事者の減少を防ごうとした。時期は前後してしまうが、明治13(1880)年1月に横須賀造船所長中牟田倉之助が東海鎮守府司令長官伊東祐磨、海軍兵学校長仁礼景範、海軍省水路局長柳猶悦へ宛てた通知書には、その措置内容が述べられている⁵⁰。その内容は、以下のとおりである。

昨年来諸艦船修復差湊一時數艘之修理着手致候処、素ヨリ限リアル之職工故、壱艘へ多人数相掛ケ候訟ニ至リ兼、事業ハ却テ捲取ラズ、夫レガ為メ各艦船共修復落成遷延致シ、隨テ新製艦工事等モ頗ル不運相成、彼是不都合不少候ニ付、以來修復艦船之義ハ、一時三艘ヲ限り着手致シ一時ニ數艘着手致候ヨリ本文之通船數ヲ限り職工多人数相掛候方事業捲取り方宜敷其内落成ニ隨ヒ修復申込之順序ヲ遂ヒ、漸次修理着手為致候事ニ取計ヒ候条、此旨兼テ御領承相成様致度、此段及御通知置候也

ここでは、同時に複数の艦船の修復事業を行う場合、職工の人員に制限があるため、1隻の修復に多くの人員を投入することができないので、造船・修復事業に支障をきたしていることを問題視し、職工を多く投入できるよう船数を3隻に限定して事業を行うことを述べている。ここから、船数の制限措置は、修復事業の繁忙化に伴う職工の事業配分における問題を改善するために講じられた措置であったことが窺える。このように、現場従事者である職工は、迅速な事業展開を図る上で不可欠な存在であり、それをどのように運用するのかで、横須賀造船所は苦慮していたのである。しかし、至急修復を求める艦船の場合、職工を集中的に投入することで迅速な事業展開ができる一方、相対的に人員が割かれた事業は遅延を招くことになるため、その運用調整は容易なものではなかった。

さらに、相次いで至急修復を求める艦船に隨時対応していくには、職工を連続的に運用していくしかなればならず、それは必然的に職工の負担が増大することに繋がった。明治14(1881)年3月に海軍省主船局次長石川利行が海軍艦船に

おける至急修復の通達を受けて、その完了期限についての指示を海軍卿榎本武揚へ要請した伺書には、当該期の修復事業に従事していた職工の動向が窺える内容が含まれていた⁵¹。その内容は、以下のとおりである。なお、傍線部は、筆者が付したものである。

日進艦等之修覆大急落成云々横須賀造船所工御達相成候ニ由リ、諸事不都合無之様可取計旨、往出第二四九号当局エモ御達御座候ニ付、入費支弁方ニ就キ落成期限等之義造船所へ問合候処、職工ヲシテ休日ナク日々平均二時半間之居残リヲ為シ毎日早出而シテ三時間以上ノ居残リヲセシムルトキハ、職工共ニ疲労ヲ來タシ現業擧ラシテ却テ余計ノ失墜アルニ至ルヲ以、居残リヲ二時間半トシ其代リ公休日モ休暇ナシトス御達ニ基キ精々差急キ就業セバ右艦々之内一艘毎之落成期ニハ幾分カ早晚アルモ到底来ル九月中旬迄ニハ落成スペキ見込之趣造船所ヨリ協議越シ候

傍線部の記述からは、毎日早出して、3時間以上の残業を行うため、職工が疲労して事業が進まず、「余計ノ失墜」が起きていることから、休日をなくす代わりに残業時間を2時間半に削減することが述べられている。ここから、長時間労働による疲労の蓄積によって、「余計ノ失墜」=作業ミスが生じるなど事業展開に支障が生じていたことが窺える。そのため、横須賀造船所は、休日をなくす代わりに残業時間を削減するという措置を講じたが、根本的な解決には至らなかったと考えられる。このように、現場従事者である職工は、迅速な事業展開を進めていく上で不可欠な存在であったが、至急修復を求める艦船に対応するための連続的な運用は、事業展開に支障をきたす要因ともなったのである。これは、職工の運用によって迅速な事業展開を図ることの限界を示唆している。

他方、西南戦争終結以降における修復事業の繁忙化は、修復順序や職工運用だけでなく、予算においても問題を生じさせた。明治12(1879)年2月に横須賀造船所長中牟田倉之助が、予算不足に対する指示を海軍卿川村純義の代理を務めていた赤松則良へ要請した伺書には、修復事業の繁忙化に伴い、深刻な予算不足が生じていた様子が窺える⁵²。

まず予算不足の状況として、明治11年度の「新造修復船費」が41万円(新造費29万円・修復費12万円)と計上されたが、前半期(明治11年7月-12月)の工業が「多端」なため、修

復費が「巨額」に昇り、後半期(明治12年1月－6月)も同様の計算で行うと前後合計して55・56万円となり、予算額41万円よりも14・15万円超過してしまうことを述べている。そのため、中牟田は、後半期の経費を極力節減することを志向するが、現場従事者の「不相応」の人員規制は「不益」であり、「修復船」は横須賀造船所のみで対応できる問題ではないということから、経費節減を行うことは難しいと指摘し、明治12(1879)年7月まで緊急工事を除く修復事業を停止するか、予算外の下付金を得るかの判断を下さなければ、年度末に必ず支障が生じることを主張している。ここから、横須賀造船所が修復費用の増大から深刻な予算不足に陥ることで、修復事業の展開に支障が生じることに対して強い危機感を抱いていたことが窺える。

実際、この予算不足は、修復事業の展開に大きな制約をきたしていた。明治12(1879)年12月に横須賀造船所長中牟田倉之助が海軍艦船である筑波艦の修復事業に対する指示を海軍卿川村純義へ要請した伺書には、その動向が窺える⁵³。その内容は、以下のとおりである。

修復着手之義ハ、一時三艘ヲ限り候様無之テハ、何分費額之差操方ニ甚タ差支三艘着手云々ニ付テハ別紙之通鎮守府始各庁へ兼テ協議致シ候義モ之レ有リ候処、目今龍驤、浅間、清輝三艦之修復有之上、扶桑艦先般入渠之統キ、肇敏艦東京ニ於テ修理未済之廉等、今以竣工ニ至リ兼候折柄、今又筑波艦着手候テハ、弥以造修費不足ヲ生シ候様可相成ト心痛罷在候、尤扶桑、肇敏両艦之事業ハ、仮令落成スルモ猶外三艦之内何レカ壹艘落成之上ニ無之テハ、逆モ筑波艦修理着手之都合ニハ、實際運兼候間、筑波艦義、是非共急速着手可仕義ニ候ハ、龍驤、浅間、清輝三艦之内何レ成一艦事業御差止メ相成候歟、或ハ筑波艦修復費別途御下渡歟、御都合相成様仕度

ここでは、海軍艦船の修復事業が相次いで行われ、筑波艦の修復を行えば、予算不足を招く状況であることを述べている。そのため、横須賀造船所は、筑波艦の修復に至急着手する場合、3艦(龍驤艦、浅間艦、清輝艦)の内1艦の事業を停止するか、それとも修復費用を別途で下付してもらう方法を探るかを海軍省へ打診している。ここから、予算不足が修復事業の展開に支障をきたし、横須賀造船所の事業運営に大きな制約をかけていたことが窺える。それでも、横須賀造船所は一時的に修復を行う艦船を3隻に限定するなど事業

規模を縮小することで経費を抑制しつつ、迅速な事業展開を図ろうとした。先述した船数制限措置は、職工配分における問題を改善するだけでなく、経費抑制を図ることで予算不足に陥ることを防ぐという狙いもあったと考えられる。

また、修復事業を行う上で、その活動基盤となる予算不足は、迅速な事業展開を行う上でも大きな障害であった。明治13(1880)年4月に横須賀造船所長中牟田倉之助が、海軍艦船である龍驤艦の修復事業についての指示を海軍卿榎本武揚に要請した伺書には、事業展開に伴う職工の配分に予算不足が障害となっていたことが窺える⁵⁴。その内容は、以下のとおりである。

龍驤艦修理九月中旬落成可取計御達之旨承知仕、其後精々差急キ候事ニ手配仕候得共、昨年来造修船費不足ヲ生シ候ニ付、海軍部内ノ工事ハ、其額ニ応スル様ノ胸算ヲ以職工使役シ、余ハ他方注文等ニ使役致候、實際之処御達面之通、該艦ヲ九月中旬迄ニ落成セシムルトスレハ、海軍外工事ニ使役之職工ヲ同艦へ向ケル歟、或ハ現今着手ナル清輝、浅間、肇敏等諸艦ノ工業ヲ中止シ、其職工ヲ使役スルノ外無之候処ハ、右海軍外工事使役ノ職工ヲシテ該艦へ分配シ、九月中旬ニ落成スルノ手配ニ致候得ハ、修覆工業超過シ、隨而年額金ニ不足相立可申、且造修船費額分割御制定ヶ條モ未実施不致、目下伺ヒ中ニハ候得共、四拾壱万五千円ノ年額トスレバ、或ハ工業超過シ隨而本年度予算額ニ不足ヲ生スルノ場合ニ立至候モ難計被存候ニ付、為念此段伺出候也

ここでは、龍驤艦が希望する9月中旬までに修復を完了するため、海軍部外の修復事業に従事している職工を投入したいが、それを実施した場合、予算に不足が生じてしまうことを述べている。このように、予算不足は、実際の事業運営に支障をきたし、迅速な事業展開を行おうとする横須賀造船所の活動を阻害する要因ともなったのである。

5. おわりに

横須賀造船所で展開された修復事業は、国内外問わず様々な艦船を対象にして行われ、修復依頼者は、依頼内容の仲介を担う機関を経由して、海軍省や横須賀造船所に修復を要望した。海軍省や横須賀造船所は、それらから伝達されてきた修復依頼者の主張を無下にするような対応は採ら

ず、至急修復を要請する依頼にも応じた。しかし、至急修復を要請する者への対応は事業の展開に一定程度のゆとりが生じていなければ、たちまち事業運営に支障をきたす可能性を有していた。本稿で取り上げた西南戦争は、そういう意味において横須賀造船所で展開された修復事業に大きな影響を及ぼした事柄であった。殊に、戦争終結以降、戦地において様々な戦時活動に従事していた海軍艦船が続々と修復を求めて横須賀造船所に来航してきたことは、同所が展開する修復事業に大きな支障をきたす要因となった。西成田豊氏の研究では、西南戦争以降、横須賀造船所での修復事業に対する需要は急速に増大したと指摘しており、事実、当該期における同事業は、繁忙の極みに達していた。本稿では、横須賀造船所で展開された修復事業が、繁忙的な状況下の中で、いかなる問題が生じていたのかを西南戦争終結以降の動向を中心に事業運営の観点から検討してきた。その結果、横須賀造船所で実施された修復事業は、修復順序、職工運用、予算において問題を抱えていたことが明らかとなつた。横須賀造船所は、国内外の修復依頼者が主張する利害や活動基盤となる予算を考慮に入れて事業運営を行っていくなければならない、その調整は困難を極めたのである。しかし、上記の指摘を実証性の高いものにするには、西南戦争終結以降に実施された修復事業の動向やその背景、対応面に関する検討が必要であり、また本稿の主題とする明治前期の横須賀造船所における修復事業運営の問題について述べるならば、西南戦争終結以降に限らず、それ以前の時期にも分析範囲を広げていく必要がある。このように、本稿が積み残した課題は多く、検討が十分ではない箇所もある。

しかし、本稿は、明治前期の横須賀造船所において実施された修復事業運営の問題を明らかにしたことで、これまで造船事業に分析の主眼を置いてきた横須賀造船所研究を再考する端緒となったと考えられる。たしかに、造船事業は海軍力の強化を図る上で重要な事業であり、横須賀造船所が国産軍艦の建造に邁進したことは注目に値する。しかし、国内外問わず様々な艦船を対象にして行われた修復事業が、横須賀造船所の事業運営に与えた影響の大きさ、時に同所の活動を規制する要因ともなったことは、明治前期における横須賀造船所の実態解明に繋がる1つの突破口としての可能性を十分に持つものであるだろう。

注

1 横須賀造船所の建設にいたる経緯については、安達裕之「猶ほ

土蔵附売家の榮誉を残す可し－横須賀製鉄所の創立－」(『海事史研究』64号 2007年)、横須賀市編『新横須賀市史 通史編 近世』(横須賀市 2011年)を参照した。

- 2 横須賀造船所の建設事業については、秋本益利「横須賀製鉄所の建設－堤家文書を中心にして－」(『横浜市立大学論叢(社会科学系列)』11巻4号 1960年)、森田朋子「幕末維新期の建設請負業者－横須賀製鉄所の建設と藏田清右衛門－」(『日記が語る19世紀の横浜－関口日記と堤家文書』山川出版社 1998年)、菊地勝広「慶應元年柴田日向守一行のフランス軍港視察と横須賀製鉄所の建設事業について－横須賀製鉄所におけるフランス系技術の導入に関する研究(その1)－」(『横須賀市博物館研究報告(人文科学)』54号 2009年)、横須賀市前掲注1書を参照した。
- 3 江戸幕府から明治政府への横須賀造船所移管にいたる経緯については、亀掛川博正「戊辰戦争と横須賀製鉄所」(『軍事史学』39巻2号 2003年)、横須賀市前掲注1書を参照した。
- 4 明治政府移管以降の横須賀造船所の動向については、海軍歴史保存会編『日本海軍史 第一巻 通史 第一・二編』(第一法規出版 1995年)、寺谷武明「近代日本の造船と海軍－横浜・横須賀の海事史－」(成山堂書店 1996年)、横須賀市編『新横須賀市史 別編 軍事』(横須賀市 2012年)、横須賀市編『新横須賀市史 通史編 近現代』(横須賀市 2014年)を参照した。
- 5 横須賀造船所の事業を担った国内外の技術者や職工についての研究は、富田仁・西堀昭『横須賀製鉄所の人びと－花ひらくフランス文化－』(有隣堂 1983年)、西堀昭『日仏文化交流史の研究(増訂版)』(駿河台出版社 1988年)、神木哲男「明治前期造船業における職工－横須賀製鉄所を中心に－」(『国民経済雑誌』157巻5号 1988年)、澤護『お雇いフランス人の研究』(敬愛大学経済文化研究所 1991年)、飯田史也『近代日本における仏語系専門學術人材の研究』(風間書房 1998年)等がある。また、技術者や職工の教育・労働制度については、渡辺整治「明治初年横須賀造船所の学校制度」(『法政史学』16号 1964年)、神木哲男「第五章 近代移行期における造船技術伝習－横須賀製鉄所を中心に－」(『近代移行期における経済発展』同文館 1987年)、同「明治前期・造船における技術教育－横須賀造船所の事例を中心に－」(『国民経済雑誌』161巻2号 1990年)、若林幸男「明治前期海軍工廠における労働者統合原理の変遷－定雇職工制の変遷と徵兵制の動向－」(『大原社会問題研究所雑誌』360号 1988年)、岩内亮一『日本の工業化と熟練形成』(日本評論社 1989年)、飯田史也「明治初～20年代における仏語系海軍造船技師の養成とその活動系譜－各期造船技師人材の基礎科学教育と造船学専門教育の実施区分を中心に－」(『日仏教育学会年報』5号 1998年)、谷口雄治「横須賀造船

- 所養成教育における現場実習指導の形成過程』(『産業教育学研究』32巻1号 2002年)、中岡哲郎『日本近代技術の形成 -〈伝統〉と〈近代〉のダイナミクス-』(朝日新聞社 2006年)、鈴木淳「横須賀造船所初期の技術官制度』(『市史研究横須賀』10号 2011年)、小路行彦『技手の時代』(日本評論社 2014年)等がある。
- 6 小林宗三郎「第二章 近代造船業の確立への発展」(『現代日本産業発達史Ⅸ 造船』現代日本産業発達史研究会 1964年)。
 - 7 室山義正『近代日本の軍事と財政』(東京大学出版会 1984年)。
 - 8 池田憲隆「1883年海軍軍拵前後期の艦船整備と横須賀造船所」(『人文社会論叢(社会科学篇)』7号 2002年)。
 - 9 西成田豊『経営と労働の明治維新 - 横須賀製鉄所・造船所を中心とする』(吉川弘文館 2004年)。
 - 10 横須賀海軍工廠編『横須賀海軍船廠史 自明治七年紀至明治二十年紀』(横須賀海軍工廠 1915年 48頁)。なお、史料の引用にあたっては、原則異字体・旧字体を新字体に改め、適宜読点を付することをお断りしておきたい。
 - 11 海軍大臣官房編『海軍制度沿革 卷八』(海軍大臣官房 1940年 273頁)。
 - 12 杉浦昭典『蒸気船の世紀』(NTT出版 1999年 12頁)。
 - 13 19世紀における蒸気船の動向については、田中航『蒸気船』(毎日新聞社 1977年)、青木栄一『シーパワーの世界史②』(出版協同社 1983年)、杉浦前掲注12書、元綱数道『幕末の蒸気船物語』(成山堂書店 2004年)を参照した。
 - 14 艦底部分に付着した貝殻類を除去・洗浄する作業は、艦船の速力低下を防止するため、定期的な作業が必要であった。また、それらの作業には、大量的水を必要としたため、首長ヴェルニー主導で水道建設が進められた。なお、その水道建設の経緯については、田中宏巳「第6章 横須賀海軍工廠の発展と海軍水道の建設」(『帝都と軍隊 - 地域と民衆の視点から -』日本経済評論社 2002年)、同『横須賀鎮守府』(有隣堂 2017年)を参照した。
 - 15 なお、明治前期の横須賀造船所における蒸気機関の製造・修理技術の習得に関しては、坂本卓也「幕末・明治期の船舶用蒸気機関運用技術について」(『佛教大学大学院紀要(文学研究科篇)』46号 2018年)を参照した。
 - 16 JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.A15070457400「横浜裁判所総督東久世通禧横浜ニ至ル是日奉行所及ヒ横須賀製鉄所ヲ收ム尋テ横浜裁判所ヲ神奈川裁判所ト改ム」『太政類典 第一編 慶応三年～明治四年 第五十八卷 外国交際・開港市一』(国立公文書館)。
 - 17 JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.A15070123900「神奈川県所轄横須賀製鉄所民部大蔵両省ニ属ス」『太政類典 第一編 慶応三年～明治四年 第十八卷 官制・文官職制四』(国立公文書館)。
 - 18 JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.A15070113200「民部大蔵両省共管灯明台并横浜横須賀製鉄所ヲ民部省ニ属ス」『太政類典 第一編 慶応三年～明治四年 第十七卷 官制・文官職制三』(国立公文書館)。
 - 19 JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.A15070140800「工部省横浜横須賀製鉄所ヲ管ス」『太政類典 第一編 慶応三年～明治四年 第十九卷 官制・文官職制五』(国立公文書館)。
 - 20 JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C09110006600「甲3号大日記 太政官達 横須賀造船所所轄の件」『公文類纂 明治5年 卷1 本省公文 制度部・職官部』(防衛省防衛研究所)。
 - 21 「海軍省条例」『法令全書(第五卷-2)』(原書房 1974年 1112頁)。
 - 22 海軍大臣官房編『海軍制度沿革 卷三』(海軍大臣官房 1939年 292～293頁)。
 - 23 前掲注10書、24～25頁。
 - 24 国立公文書館 - P01434100「横須賀造船所雇教師首長以下三名雇被差免度旨上請」『公文録 明治八年 第五十三卷 明治八年九月～十月 海軍省伺(布達)』。
 - 25 前掲注10書、29頁。
 - 26 前掲注10書、35頁。
 - 27 前掲注10書、36頁。
 - 28 前掲注10書、38頁。
 - 29 前掲注10書、39～40頁。
 - 30 前掲注10書、17頁。
 - 31 横須賀海軍工廠編『横須賀海軍船廠史 自元治元年紀至明治六年紀』(横須賀海軍工廠 1915年 188頁)。
 - 32 前掲注10書、158頁。
 - 33 前掲注10書、66頁。
 - 34 前掲注10書、68～69頁。
 - 35 内閣記録局編『法規分類大全 第50卷 兵制門[6]』(原書房 1977年 166～169頁)。
 - 36 三菱会社と明治政府との関係性については、小風秀雅『帝国主義下の日本海運 - 國際競争と對外自立 -』(山川出版社 1995年)、柏谷誠『海運保護政策と三菱』(『三菱史料館論集』3号 2002年)、水上たかね「台湾出兵と三菱 - 受託官船運用体制の構築 -」(『三菱史料館論集』19号 2018年)、同「『郵便汽船』三菱会社の誕生」(『三菱史料館論集』20号 2019年)を参照した。
 - 37 なお、西南戦争時の三菱会社における軍事輸送については、岩崎家傳記刊行会編『岩崎彌太郎傳(下) 岩崎家傳記 二』(東京大学出版会 1967年)、武田晴人『岩崎彌太郎 - 商会之実ハ一家之事業ナリ -』(ミネルヴァ書房 2011年)を参照した。

- 38 JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C09112326300「往入1515
三菱社船修復出願の節は至急落成の件陸軍省照会」『公文類纂
明治10年 前編 卷12 本省公文 艦船部2止』(防衛省防衛研究所)。
- 39 JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C09112326400「往入1406
千代田形艦修復の件東海鎮守府伺」『公文類纂 明治10年 前編
卷12 本省公文 艦船部2』(防衛省防衛研究所)。
- 40 JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C09112530800「往入1999
筑波艦入渠修復の件 横須賀造船所届」『公文類纂 明治10年
後編 卷16 本省公文 艦船部』(防衛省防衛研究所)。
- 41 西南戦争時における海軍の戦時活動については、長嶺秀雄「西南戦争の一考察－海軍の行動及び外国との関係について－」(『軍事史学』7巻4号 1972年)、鈴木隆春「西南戦争における政府の対応と海軍の行動－海上封鎖活動を中心に－」(『軍事史学』46巻3号 2010年)を参照した。
- 42 JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C09112534400「往入2999
清輝艦至急修復の件 東海鎮守府上申」『公文類纂 明治10年
後編 卷16 本省公文 艦船部』(防衛省防衛研究所)。なお、文中に「差」と記載されているものがあるが、これは誤字として差出人が認知し、削除したものと考えられる。
- 43 JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C09112811500「往入639
高雄丸至急修覆の件水路局申出他8件」『公文類纂 明治11年
前編 卷19 本省公文 艦船部4止』(防衛省防衛研究所)。なお、文中に「当」と記載されているものがあるが、これは誤字として差出人が認知し、削除したものと考えられる。
- 44 JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C09113570400「往入2260
筑波艦修復の件兵学校申出」『明治12年 公文類纂 後編 卷16
本省公文 艦船部3止』(防衛省防衛研究所)。
- 45 前掲注43。
- 46 JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C09113009700「往入3626
高雄丸修復の件水路局申出」『公文類纂 明治11年 後編 卷20
本省公文 艦船部3止』(防衛省防衛研究所)。
- 47 JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C09114142300「往入999
扶桑艦出渠跡へ秋津洲丸入渠の義三菱会社へ論達の件駅通局回答」『公文類纂 明治13年 前編 卷12 本省公文 艦船部2』(防衛省防衛研究所)。
- 48 JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C09114142200「扶桑艦出渠跡へ秋津洲丸入渠の義三菱会社へ論達相成度駅通局へ依頼」『公文類纂 明治13年 前編 卷12 本省公文 艦船部2止』(防衛省防衛研究所)。
- 49 JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C09114589900「往入2268
造船所申出 新缶入換艦底修復着手方日進艦申出」『公文類纂
明治13年 後編 卷9 本省公文 艦船部1』(防衛省防衛研究所)。
- 50 JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C09114139900「往入4063
筑波艦修復着手の義に付造船所伺」『公文類纂 明治13年 前編
卷12 本省公文 艦船部2』(防衛省防衛研究所)。
- 51 JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C09114990800「主船局伺
日進艦外落成期限の件」『公文類纂 明治14年 前編 卷9 本省公文 艦船部2』(防衛省防衛研究所)。
- 52 JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C09113242600「往入580
造修船費不足の件造船所伺」『公文類纂 明治12年 前編 卷9
本省公文 理財部』(防衛省防衛研究所)。
- 53 前掲注50。
- 54 JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C09114147000「往入1173
龍驤艦修復振の義に付造船所伺」『公文類纂 明治13年 前編
卷12 本省公文 艦船部2』(防衛省防衛研究所)。