

明治150年 ~明治を支えた海運・造船~



現代の海運へ

1945(昭和20)年~2018(平成30)年

- ・1945(昭和20)年 太平洋を横断できる船舶は3隻
- ・1964(昭和39)年 日本郵船、大阪商船三井船舶、川崎汽船、山下新日本汽船、ジャパンライン、昭和海運を中核とする6グループとなる明治維新から100年目にあたる年に、我が国初のコンテナ船が就航
- ・1968(昭和43)年 ブラザ合意により円高が進展し、我が国海運の国際競争力が大幅に低下
- ・1985(昭和60)年 ジャパンラインと山下新日本汽船が合併、ナビックスラインが誕生
- ・1989(平成元年) 日本郵船と昭和海運が合併
- ・1998(平成10)年 大阪商船三井船舶がナビックスラインと合併し、商船三井に。日本郵船、商船三井、川崎汽船の中核3社体制に集約
- ・1999(平成11)年 明治維新から150年、我が国の大手3社のコンテナ事業部門の統合会社であるオーシャンネットワークエクスプレス(ONE)が事業スタート
- ・2018(平成30)年

我が国初のコンテナ船「箱根丸」
写真提供 日本郵船歴史博物館



明治維新後

- 1870(明治3)年 政府に登録された船腹量は約2.5万総トン(汽船35隻)
- 1872(明治5)年 日本国郵便蒸気船会社設立
- 1875(明治8)年 郵便汽船三菱会社設立
- 1875(明治8)年 我が国初の外航定期航路(横浜~上海)開設
- 1876(明治9)年 明治天皇「明治丸」にて横浜に安着

幕末当時の船は、主に日本近海を航海する小型の和船でした。また、外国へ行く航路(外航航路)は欧米の海運会社が独占していました。1859(安政6)年英国P&O社が上海と長崎をつなぐ航路を開設。1868(慶応4)年までに幕府は汽船18隻、帆船7隻、軍艦7隻、諸藩は汽船43隻、帆船36隻、軍艦11隻を外国から購入しました。

我が国の産業・社会生活を支える海運は明治期に大きく発展し、我が国の近代化の基礎作りにも貢献しました。現在にもつながる明治以降の海運の歴史を見てみましょう。

幕末期

- 1853(嘉永6)年 幕府が大船建造禁止令を廃止
- 1862(文久2)年 幕府が諸藩に船舶の購入を許可

世界屈指の技術を誇る我が国造船業。明治期に大きく発展し、我が国の産業の近代化の礎となりました。現在にもつながる明治以降の造船の歴史を見てみましょう。

明治維新後

- 1868(明治元年) 明治政府が長崎製鉄所(のちの長崎造船所)を接管
- 1870(明治3)年 政府に登録された船腹量は約2.5万総トン(汽船35隻)



1860(万延元)年の長崎製鉄所
写真提供 三菱重工業(株)

海運業の発展

1893(明治26)年の我が国の船腹量は約11万総トン(680隻)であったのに対して、日清戦争後の1895(明治28)年には約2倍の約21万総トン(827隻)に増加した。また、1907(明治40)年の船腹量が約107万総トンとなり、当時の世界の約3%を占め、世界第6位の海運国に発展しました(いずれも帆船を除く)。

航路拡大

- 1893(明治26)年 我が国初の遠洋航路(ボンベイ)開設
- 1896(明治29)年 海運業の発展を目的に航海奨励法制定
- 1896(明治29)年 三大遠洋航路(欧州・北米・豪州)開設

欧州航路の第1船「土佐丸」(左)
写真提供 日本郵船歴史博物館



海運会社の設立

- 1882(明治15)年 共同運輸設立
- 1884(明治17)年 大阪商船(現・商船三井)設立
- 1885(明治18)年 共同運輸と郵便汽船三菱会社合併、日本郵船誕生
- 日本郵船と大阪商船の二大海運会社が我が国近代資本主義の発展に貢献



▲「高砂丸」のモデルシップ
我が国初の外航定期航路の船
写真提供 日本郵船歴史博物館

会社の設立

造船会社の設立

- 1876(明治9)年 石川島平野造船所設立
- 1881(明治14)年 川崎兵庫造船所設立
- 1887(明治20)年 三菱社、長崎造船所の借用施設一切を買収



長崎造船所「立神第一ドック」
1879(明治12)年完成
写真提供 三菱重工業(株)

拡大・進展

技術の進展

- 1890(明治23)年 我が国初の国産3連成エンジン搭載船(高性能の蒸気機関)の鋼製商船竣工
- 1895(明治28)年 我が国初の1,000総トン以上の鋼船が竣工
- 1896(明治29)年 造船業の発展を目的に造船奨励法制定
- 鉄製船・鋼製船及び蒸気機関の国産に向け補助金などで支援
- 1898(明治31)年 国際規格であるロイド船級を満たす我が国初の6,000総トン級級の大型貨客船「常陸丸」竣工
- 1902(明治35)年 我が国初の国産4連成エンジン搭載船が竣工
- 1903(明治36)年 最高速力17.8ノット(約33km)の「日光丸」竣工
- 1908(明治41)年 我が国初のタービンを動力とする船「天洋丸」竣工(初の10,000総トン超の船)

造船業の発展

第一次世界大戦後の我が国の建造能力は米国、英国に次ぐ世界第3位となり、船舶の国産比率が日清戦争前の約3割から約9割にまで高まりました。

現代の造船へ

1945(昭和20)年~2017(平成29)年

- ・1947(昭和22)年 第1次計画造船(国の計画的な資金援助の下に民間海運企業が行う船舶建造制度)開始
- ・1956(昭和31)年 我が国建造量初の世界一 高度経済成長時代には「造船業は日本のお家芸」
- ・1973(昭和48)年 1979(昭和54)年の二度の石油危機以降、長期の世界的な造船不況
- ・1975(昭和50)年 我が国は世界の新造船建造量合計の約50%を建造
- ・2000(平成12)年 韓国が建造量(総トン)で世界一に
- ・2010(平成22)年 中国が建造量(総トン)で世界一に
- ・2017(平成29)年 新造船建造量(総トン)では1位中国(36.4%) 2位韓国(33.9%) 3位日本(19.9%)



▲我が国初の1,000総トン以上の鋼船「須磨丸」(1,592GT)
写真提供 三菱重工業(株)



▲「常陸丸」(6,172GT)竣工
我が国初の6,000総トン級の大規模客船
写真提供 三菱重工業(株)



▲「天洋丸」(13,454GT)竣工
我が国初の10,000総トン超の大規模客船
写真提供 三菱重工業(株)



クリスタルハーモニー(現在の「飛鳥II」)
写真提供 三菱重工業(株)

現代

Column 三菱重工業・長崎造船所史料館 ~明治日本の近代化を牽引した造船の変遷~

我が国の造船業・重工業の技術の変遷、業発祥の地である長崎造船所に現存する多種多様な船の模型、日本最古の工作機械や初の国産蒸気タービンなど技術の進歩を物語る品々を展示しています。

小菅修船場跡、占勝閣*、第三船渠*、ジャイアント・カンチレバークレーン*は世界史料館の建物は、三菱長崎造船所に併設する「木型場」として建設された三菱重工業造船、石炭産業の一部です。(*は非公開)

■長崎県長崎市島の浦町1-1 TEL 095-828-4134



ジャイアント・カンチレバークレーン(1909年:建設)現在も稼働中
写真提供 三菱重工業(株)

Column 明治丸海事ミュージアム ~明治日本ゆかりの船~

「明治丸」は日本で現存する唯一の鉄製英国船より二日早く小笠原に到達したことによって小笠原諸島が我が国の領土となることに貢献しました。

また、1876(明治9)年明治天皇が「明治丸」で東北・北海道を巡幸した際、横浜に安着した日を記念して7月20日を「海の記念日」に制定しました。

「明治丸」は、小笠原諸島の領有権問題が生じた際、日本政府の調査団を乗せて



「明治丸」
写真提供 東京海洋大学

■東京都江東区越中島2-1-6 東京海洋大学越中島キャンパス内 TEL 03-5245-7360

日本郵船歴史博物館

～我が国の近代海運の歴史～

我が国の近代海運の創業期からの写真、「太平洋の女王」と呼ばれた浅間丸や氷川丸、初代飛鳥などの船の模型、客船のパンフレット、絵葉書、日本郵船創業期の定款といった貴重な書類などを多数展示。特に初期の客船内部の調度品、プール、ラウンジの写真や豪華な食事の再現などユニークなディスプレイも。



「太平洋の女王」と呼ばれた「浅間丸」の模型
(粉山艦船模型製作所)写真提供 日本郵船歴史博物館

神奈川県横浜市中区海岸通3-9
TEL 045-211-1923

呉市海事歴史科学館

(愛称 大和ミュージアム)

～年間来館者約100万人を誇る～

「大和ひろば」「呉の歴史」「大型資料展示室」などのコーナーから構成。展示室入口にある戦艦「大和」の10分の1の模型をはじめ、戦艦「金剛」の当時のボイラー、零式艦上戦闘機六二型などを展示。実物大の展示品、縮尺模型の大きさは圧巻。呉の観光振興にも貢献。



戦艦「大和」の10分の1の模型

広島県呉市宝町5-20
TEL 0823-25-3017

石川島資料館

～近代の造船業・重工業の歩み～

「船を造る」「時代をつくる」「重工業はじめてものがたり」など5つのコーナーで構成。創業時からの船の写真、模型、創業者、発展に寄与した人などを紹介。当時を再現したジオラマ模型もある。



東京都中央区佃1-11-8
ピアウエストスクエア1階
TEL 03-5548-2571

恵美須ヶ鼻造船所跡

～西洋化・近代化への第一歩～

長州藩が洋式帆船を建造した造船所跡で、世界遺産「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」の構成資産の一つ。この場所でのロシアの造船技術による「丙辰丸」とオランダの造船技術による「庚申丸」を建造。



山口県萩市観光政策部
文化財保護課
TEL 0838-25-3654

史跡長州藩下関前田台揚跡

～近代日本へのターニング・ポイントとなった重要な遺跡～

幕末、長州藩が下関海峡沿いに築造した多数の砲台の一つ。1863(文久3)年の攘夷決行に備えた「低台揚」、1864(元治元)年の英国を中心とする四国連合艦隊の下関砲撃前増築の「高台揚」の二つで構成。



<https://kanmonmaeda.com>

下関市教育委員会教育部
文化財保護課
TEL 083-254-4697

Column 汽船の発展

蒸気を動力とする汽船は、明治時代にめざましく発展し、日本の近代化に大きく貢献しました。汽船は、幕末期にすでに100隻近く輸入されており、明治以降に出現した鉄道よりも先に、新時代の到来を日本人に印象付けました。



日光丸(写真提供:山田進生)

この時期は、船体の材質が木から鉄(Iron)・鋼(Steel)へ、動力装置が帆から蒸気機関へ移行する節目でもありました。輸入汽船の活躍に伴い、修理のための船渠(ドック)や製鉄所が次々に建設されました。これに伴い、日本人技術者は徐々に能力を高め、修理だけではなく汽船の建造自体も手がけるようになり、こうした造船所の発展が日本の製鉄業の発展の一翼を担いました。

一方、風に左右されず安定して運航できるという汽船の特徴は、定期航路の拡大に貢献しました。1875(明治8)年、我が国初の外航定期航路である横浜～上海航路が郵便汽船三菱会社の汽船によって開設され、相前後して国内航路もこれに続きました。日清戦争後の1896(明治29)年には、日本郵船が政府の支援(航海奨励法)を得て、欧州、北米、豪州への三大遠洋航路を開設しました。当初、これらの航路に就航した汽船は外国製でしたが、まもなく造船奨励法が施行されたことにより、外航航路も内航航路も汽船の国産化が進み、三大遠洋航路の船も国産汽船が外国製の船に取って代わりました。

また、客船についてみると、1903(明治36)年12月に竣工した豪州航路客船「日光丸」(5,539総トン、日本郵船)は、こうした時代背景のもとで登場した明治期屈指の豪華客船でした。上級の旅客設備に主眼を置いており、旅客定員272人のうち、1等と2等に合わせた114人が充てられました。「日光丸」には、船客が寝泊りする客室、食堂(ダイニングサロン)、社交室、喫煙室といった一般的な設備のほか、医務室や理髪室など、欧米の一流客船並みの設備も充実していました。さらに、一等公室の室内装飾に日本の工芸品を多く用いたり、客室に冷暖房装置を設けたりと、豪華なしつらえになっていました。



日光丸の1等食堂 (写真:FNKY Hand Book of Information No.71(Jan.1916))