

# 愛媛汽船業界の草分

## 石崎汽船創業者 石崎平八郎

元四国郵政研修所長 山崎 善啓  
伊予史談会会員

### 一、豪商―石崎家の祖・庄兵衛

嘉永六年（一八五三）、米国のペリー率いる艦隊が浦賀に来航し開国を要求した。これにショックを受けた幕府は、各藩の大船建造の禁を解き、さらに庶民の大船建造と外国船購入を許可した。

このころ、新浜村（現松山市高浜）の庄兵衛は、大型の帆船を購入したいと松山藩に借金を申し出た。藩から希望どおりの大金を借用し、大型帆船を購入して藩御用達の廻船問屋として飛躍することとなった。

帆船に○の屋号をはためかせた庄兵衛の帆船は、江戸廻船としても活躍し、○は伊予の帆船と知れわたるほど隆盛していた。

後に三津浜で旅客船業を開く石崎平八郎は、庄兵衛の二男として天保九年（一八三八）に生まれ、十代の頃から船乗りとして家業に精励していた。

庄兵衛は一族の長として、ひたすら海運業に精魂を傾けていたが、元治元年（一八六四）志半ばにして病に倒れ、この世を去った。

庄兵衛の遺志を受け継いだその一族は、家業の廻船問屋を守り続け、次々と帆船を建造し、明治維新まで藩御用達の重責を果たした。

### 二、明治初期瀬戸内の海運事情

明治初期、新政府は一日も早く中央集権体制確立のため交通手段の近代化を急ぐ必要があった。

幕藩時代の帆船による航海では潮待ち、風待ちの航海であるから三津浜から大阪まで一週間前後要していた。これは順調な日程で、もし風雨に遭遇すれば港に避難しなければならず、もっと長期の航海になっていた。

そこで政府は、明治二年（一八六九）西洋型船舶奨励の布告を発し、蒸気船の購入を勧奨した。以後、各地で汽船業を営む者が現れだした。

瀬戸内海では、明治元年ころから外国の汽船が大阪・九州間に就航していた。わが国の汽船が就航したのは明治三、四年ころ、長門の萩商社がラテント丸で、大阪・博多間に月三回往復便を運航し、神戸・多度津・三津浜・三田尻に

寄航したのが最初と思われる。

次いで四年一二月、大阪・関門間を運航していた舞鶴丸（一七トン四〇馬力）が三津浜に寄港を始めた。舞鶴丸は熊本藩の持船を借用して運航していたもので、翌五年五月には運航を中止し、政府に引き渡された。

さらに五年初め、ペルリン丸が大阪・下関間に月三回就航し、三津浜に寄港した。六年に入ると金刀比羅丸が月二回神戸・下関間に就航し、三津浜に寄港した。同年五月には、大阪・別府航路が開かれ、益丸が三津浜に寄港した。

### 三、石崎平八郎の汽船業開始



▲石崎運送店 初代当主 石崎平八郎

平八郎は、少年のころから父の廻船業を手伝って船に親しんでいた。万延元年（一八六〇）長男兵太郎が生まれたころ、既に独立して三津浜で廻船業を営んでいた。明治五年、三四歳のころ三津浜に寄港する蒸気船を眺めて、もう帆船の時代は終わった。これからは蒸気船だ。それも自前の蒸気船で

▲明治11年、石崎蒸気船問屋のポスター



三津浜・大阪航路を開きたい”と決意した。

もともと進取の気性に富んでいた平八郎は、決意すると直ちに実行し、五年暮兵庫に出向き、蒸気船の新造を注文して、翌六年六月「天貴丸」を受け取った。木造で六四トン、価格は九五〇〇円であった。旅客定員は、トン数から推測して一三〇人程度であったと思われる。三津浜沖に浮かぶ天貴丸は評判がよく、出入港の際には見物人が押し寄せるほどであった。明治六年といえば、二月に石鉄県と神山県を統合して愛媛県が生じた年であり、三月には藩札と新紙幣の交換が始まっていた。中央と地方の官員や商人の往来も次第に増えていたところである。

天貴丸は、いよいよ六年七月から三津浜・大阪航路に就航し、多度津・神戸に寄港した。県下で最初の旅客船であり、平八郎は意気揚々であった。

このころの三津浜は、現在の梅津寺のような砂浜であり、波打際から小さい伝馬船に乗って蒸気船まで運んでいた。

ところが、就航してまもなく思いがけない事故が発生した。蒸気船の機関は最新式であったが、これを操作する船員の技術が未熟なため、航海ごとに故障する状態であった。一度故障すれば、技術者を呼んだり、部品を取りよせたりするのに日数を要した。このため定期運航ができず、お客の信頼を失うこととなった。

平八郎は頭をかかえた。これでは折角始めた旅客船業を、良い船員にめぐまれないままに廃業しなければならぬと――遂に決断したのは翌七年九月、就航してからわずか一年三か月後であった。天貴丸は同年一〇月、尾道の竹内要助に建造費の半値で売却された。平八郎にとっては、痛恨の極みであった。彼は再び先代からの貨物運送業と汽船取扱問屋を営むこととなった。持船は、慶応元年に建造した帆船のみであった。天貴丸はその後、八島丸と改名されて大阪・尾道間に就航していた。

#### 四、瀬戸内海航路の活況と平八郎の芸予航路開拓

平八郎が天貴丸を就航させた明治六年から七年ころにかけて、瀬戸内海においては次々と新航路が開かれ、三津浜に寄港していた。

七年には松山の栗田与三らが和合船を所有し、三津浜・大阪間に就航させた。

明治十年、西南の役が始まると、兵士や軍需物資の輸送で、海運業界は異常な発展を遂げた。その後も新船主の続出、航路網の拡充とともに貨客の争奪、運賃・速力等の競争が激化し、海運業界は混乱状態となった。

この事態を收拾するため、住友の広瀬幸平が中心となってあつせんし、大半の船主が合併して明治一七年大阪商船会社が設立された。

瀬戸内海汽船業の活況に伴い、再び旅客船業への思いがよみがえってきた平八郎は、新規開業のできる航路はないものかと瀬戸内海の地図を広げて思索した。そこで着眼したのが、三津浜・広島(宇品)航路であった。

明治二十三年(一八九〇)十一月二十九日、三津浜・音戸・鍋・吉浦を経て宇品に至る芸予航路を開設した。就航船は、他社から借り入れた函洋丸(三五トン)であった。全く新設航路でもあり、利用も多くなり好評であった。石崎運送店の再度の汽船業は、はなやかに船出した。

#### 五、芸予航路の旅客争奪戦

平八郎の芸予航路開設は、対岸の広島側に大きなショックを与えた。広島汽船会社は、函洋丸就航のわずか四日後の一二月二日全く同一航路に客船を就航させた。

平八郎は「売られた喧嘩は買わねばならぬ」と運賃競争を開始した。平八郎は持船一隻では不利なため、二四年二月さらに木造蒸気船第一相生丸(四三トン)を購入し、二隻で対抗した。競争は次第に激化し、三津浜・宇品間三〇銭の運賃がわずか五厘にまで値下げされる状態であった。

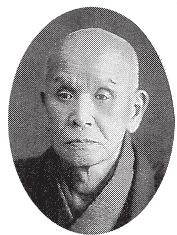
激しい競争を見かねた同業者が仲裁に入り、二六年一月「三津浜・宇品間航海日数を石崎一八日、広島一二日、運賃四〇銭として運航」という協定が成立し、競争は終止符を打った。

平八郎はその後、第二相生丸(二五年)、第三相生丸(二七年)と建造し、経営基盤を固めて他社の挑んできた航路争奪戦に打ち勝って

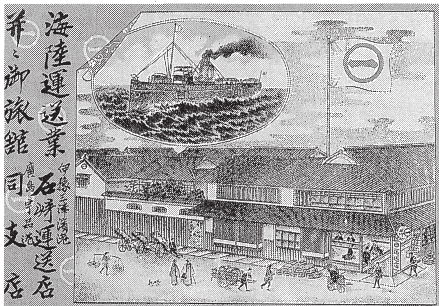
いた。しかし、度重なる運賃割引競争で苦しい経営であった。

#### 六、晩年の平八郎

明治三〇年、平八郎も六〇歳となり、石崎運送店の当主を長男兵太郎に譲って隠居の身となった。隠居したとはいえ、まだまだ元気であった平八郎は、地域の相談役として活躍し、大正八年(一九一九)一月、八一歳で天寿を全うした。彼の生涯は波風多き人生であったが、海に生きることを誇りとし、三津浜港発展に尽くした生涯としてたたえられるべきであろう。



▲石崎汽船株式会社 初代社長 石崎兵太郎



▲石崎運送店と芸予航路の汽船が描かれているポスター

毎 日	
三津濱尾道間 航海船出帆	第五相生丸 三津濱 午前七時 尾道 午後二時
第三相生丸 三津濱 午前七時 尾道 午後二時	第三相生丸 三津濱 午前七時 尾道 午後二時
第五相生丸 三津濱 午前七時 尾道 午後二時	第五相生丸 三津濱 午前七時 尾道 午後二時

▲海南新聞 (明治41年12月5日) より

大正七年(一九一八)、兵太郎は時代の流れに沿って石崎汽船株式会社を設立し、社長に就任した。このとき、平八郎は八〇歳、廻船業を始めていみじくも六〇年にあたる年に、石崎家の発展を親族一同と喜ぶことができた。

#### 参考文献

- 石崎汽船史・海に生きる
- 尾道市史
- 明治期の新聞記事