

19世紀「鉄と蒸気の時代」における帆船

吉 田 勉

広島大学大学院総合科学研究科

The Sailing Ships in the "Age of the Iron and Steam" in the 19th Century

Tsutomu YOSHIDA

Graduate School of Integrated Arts and Sciences, Hiroshima University

「鉄と蒸気の時代」といわれた19世紀は、18世紀から始まったイギリスの産業革命の発展によって、製造面におけるそれまでの手工業が工場制機械工業に替わり、大量の物資の生産が可能となった時代であった。これら大量の物資の輸送は、陸上では鉄道が、海上では蒸気船が帆船に替わる新しい海上輸送手段として期待された。しかし、実際に19世紀をとおして物資輸送を担ったのは、予想に反して帆船であった。なぜ帆船が担い続けられたのかという要因を解明することが、本研究の目的である。

蒸気船への移行が遅れた要因として、先行研究は、海運業における経済性・労働生産性の面からと、船用蒸気機関の進歩の面からの研究に分かれており、帆船が19世紀をとおして物資輸送という面で、蒸気船に対して優位を継続していたことを確認するものとなっている。そして、移行時期を特定する尺度は、船腹量・物資輸送量という量的な尺度、スエズ運河の開通で代表されるインフラストラクチャの整備という尺度、そして船用蒸気機関の進歩という技術面の尺度に分かれている。

量的な面からの研究者は、その移行時期を1880年代中頃とし、インフラストラクチャの整備の

面からの研究者は、スエズ運河開通の時期である1869年を移行時期とし、技術面からの研究者は、2段膨張機関の装備が一般的となった1870年代としている。また、スエズ運河の開通時期と2段膨張機関の装備時期とを重ねて、1870年代初期とする研究者もいる。このように移行時期を特定する尺度によって、その時期に相違がある。特に、技術面からの移行時期の研究は、船用蒸気機関という蒸気船を構成する、重要ではあるが、あれこれのひとつの構成要素にすぎないものに偏っており、物資を輸送する手段としての蒸気船の進歩を体系的に研究されていない。本研究では、19世紀をとおして、物資輸送手段としての「帆船」と「蒸気船」の進歩を、当時の各種製造業等との関係を含め体系的に改めて考察してみた。

19世紀に至るまでの造船技術は、船大工という言葉に象徴されるように、主として伝承と経験に基づいたものであったが、海軍の艦艇建造に関しては、18世紀にすでに、船体模型による船体構造の研究や、経験と伝承から得られた技術を纏めた造船術の書物も出版され、建造前に船の安定性を算出する域に達したものもあった。18世紀末には、小型ではあるがワットが発明した複動式蒸気機関を装備した木造船も現れている。一方、

帆船は、旧来の状況と殆ど変わらず、少し大きくなった程度であった。

産業革命の進展は、大量の物資の輸出と、その原材料の輸入のために船舶需要を増大させた。しかし、この当時は造船用の木材不足が逼迫し、十分な新造船の供給は困難であったため、戦時拿捕船の利用や、植民地での建造及び輸入木材による建造で凌いでいた。当時の蒸気船も、その容積の殆どを燃料効率の極めて悪い船用蒸気機関と、その燃料炭で占められ、石炭補給が容易な沿海及び近距離航行に限られ、帆船にかわる物資輸送能力は備えていなかった。

19世紀前半期の船用蒸気機関は、上述の通り長距離を航海するためには、距離に見合う大量の自航用燃料炭を積載する必要があったため、早くから船体の大型化が図られ、帆船より早い時期に鉄製船体が導入され、外洋航海のために、外車より効率的で安全な航行が可能なスクリュー・プロペラも導入された。この鉄製船体による大型化と、スクリュー・プロペラを装備した蒸気船は、郵便物や旅客、及び小型で嵩張らない高級貨物の輸送を可能にし、1843年建造のグレート・ブリテン号は、19世紀前半期における蒸気船の完成形態とも言われるものであったが、当時の蒸気船の限界を超えることはできず、物資輸送船としては不適であった。

蒸気船サヴァンナ号による大西洋横断は、帆船船主に、蒸気船による物資輸送業務への参入という脅威を与え、蒸気船に対抗できる帆船の建造を促した。また、アメリカのボルティモアで建造された速度を優先した、ボルティモア・クリッパーで代表される快速船による中国茶交易への参入と、その速度に驚愕したイギリスの造船業界と海運業界は、アバディーン・クリッパーに代表される快速帆船の建造を始めたが、木材不足のためにアメリカのクリッパーと同程度の大きさの船の建造は困難であった。このため、イギリスの帆船造船業者は、船体の強度部材に鉄を使用する木鉄交造船技術の導入によって、大型でより軽量の帆船の建造をはじめた。この木鉄交造船技術は、当時のティー・クリッパーにも導入された。また、船底への銅板被覆は帆船の船足の低下を防ぎ、当時

の蒸気船では速度の面で太刀打ちできなくなった。さらに、蒸気動力を利用したウィンチ等の機械類の装備による省人化に努め、運賃の低減が図られた。そして、当時発刊されたモーリー大尉の水路誌は、帆船の航海期間の短縮を可能にし、カルフォルニアとオーストラリアの金鉱の発見は、移民を急増させ運賃の安い帆船の利用を促進させた。このように、帆船は、運賃の低減につながる各種の経営努力によって優位を維持した。この背景には、これまで建造の足枷であったトン税測定法の改正によって、自由な設計による帆船の建造と、航海法の撤廃によってイギリス船舶への保護政策が無くなり、アメリカをはじめとする海運国相互の競争に勝てる帆船の建造が急務となったことも、帆船の進歩を助長した。一方、蒸気船は、その航海の定期性と確時性から早くから郵便輸送船として、政府との契約の下で運航されていた。契約会社には、郵便補助金という高額の補助金が政府によって支払われ、政府はこの補助金の見返りとして、郵便輸送を行う蒸気船の建造は、政府の提示する建造仕様書によって建造することと、有事には海軍艦艇として徴用すること等が契約で定められ、契約会社は、郵便輸送船の改善や改造には政府の許可が必要であった。この政府の介入は、新しい技術の導入を阻害した反面、契約会社にとっては、補助金によって経営が安定していたために、帆船船主ほど新技術の導入に対して積極的ではなかったことも、帆船の優位を継続させることになった。

この状況を変化させる契機となったのが、スエズ運河の開通による航海距離の短縮と、燃料効率を格段に向上させた船用2段膨張機関を装備した蒸気船による長距離無補給航海の成功であった。これにより、蒸気船は世界各地に運航を拡大するとともに、蒸気船運航会社は、世界各地に自航用燃料炭の給炭基地を整備した。これらの状況は、蒸気船が帆船に代わって物資輸送を担うことを確実視させたが、予想に反して物資輸送は依然として帆船が担い続けた。この要因には、給炭基地への石炭輸送が帆船によって行われたこと、海運業者による輸送物資の種類と輸送距離による輸送手段の選好、及び帆船船主の継続的な運賃の低減努

力が挙げられる。また、スエズ運河の開通によって多くの蒸気船が地中海を経由したため、従来のイギリスを全ての物資集積地、及び中継基地とした海運システムを終焉させている。また、運河開通前に建造された蒸気船は運河を通航するには大きすぎ、蒸気船船主は、多くのこれら蒸気船を廃船とし、運河通航が可能な大きさの蒸気船（いわゆる“スエズ・マックス”問題）の建造を急ぎ、一時的な蒸気船建造ブームが起こった。これらの新造蒸気船は船用2段膨張機関を装備した鉄製船体であったが、その造船技術は従来の技術を踏襲したものであった。スエズ運河の開通と船用2段膨張機関の装備によって、ようやく蒸気船にも物資輸送を可能にする条件が整ったことになるが、帆船と同じように物資を輸送するためには、船用蒸気機関のさらなる改善が必要であり、帆船の物資輸送面での優位は変わらなかった。

つづいて、スエズ運河の開通と船用2段膨張機関の装備によって、物資輸送が可能な容積の確保が生まれたにもかかわらず、船腹量、輸送量共に蒸気船が帆船を凌駕することが遅れた要因について考察した。考察にあたっては、坂上茂樹氏の、「船舶のような技術複合体は、それを構成する各技術サブシステム相互間のアンバランスが完成姿態である上位システム、即ち船舶の維持を困難とさせる」という考え方を参考として、帆船と蒸気船を構成する各構成部品相互間のアンバランスの是正がいかに進められたのかを詳細に検証することによって、従来とは違う側面から移行時期を再考

した。この結果、帆船を構成する各構成部品には相互間の連携を必ずしも必要とせず、構成部品相互間のアンバランスを心配することなく、蒸気動力を利用した省人化機械類の装備に代表されるように、常に最新の技術を完成された形態で導入することが可能であった。このことが、帆船にとって不利であったスエズ運河の開通以降においても、帆船が優位を維持し得た主たる要因であった。一方、蒸気船は、各構成部品が相互に連携をとらざるをえない技術的必然を有していた。特に、船用蒸気機関は、ボイラ、復水器、機関から構成され、これら相互の照応が必要であった。全ての照応がとれたのは、船用多段膨張機関の完成と、それに見合う高圧蒸気を作りだせる全鋼製円筒形ボイラの完成と、ボイラの稼働率を格段に向上させた真水給水用蒸化器付表面復水器の完成といった構成部品が出そろった時期である、1884年頃であった。

船舶を構成する各構成要素相互間の照応・整合性という尺度で再検証した帆船から蒸気船への移行時期が、船腹量という量的尺度での帆船から蒸気船への移行時期と同じ結果となったことは、先行研究における移行時期の結果を、本研究によって技術的な見地から裏づけたといえる。また、風と海流という自然現象に依存していた帆船が、「なぜ19世紀を通して物資輸送という面で優位を維持できたのか」という疑問に対しても、導入された各装置間の照応がなく、不整合の是正という期間が存在しなかったことが、帆船の継続的な優位を可能にした主要因であったと考えられる。