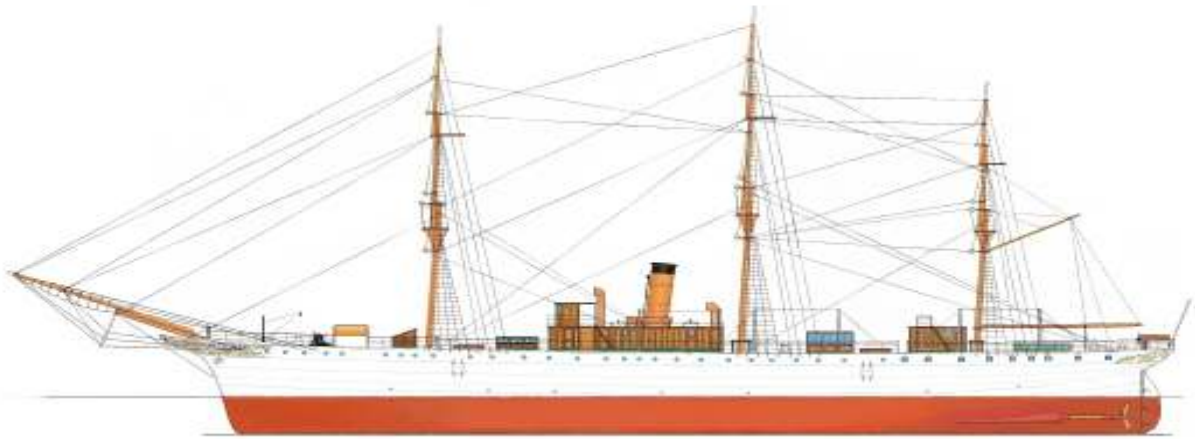


Ocean

海洋塾機関誌創刊号



平成27年8月20日

特定非営利活動法人 **日本海洋塾**

日本海洋塾は、世界を結ぶ海と船を、広く皆様に伝える活動により、海洋立国意識の拡充を目指しています。



平成27年（2015年）1月22日の法人登記完了から早や半年余が過ぎ、漸く「機関誌 Ocean 創刊号」を発行する運びとなりました。これ偏に「特定非営利活動法人日本海洋塾」の設立に際しご協力を頂いた関係者皆様のご支援、ご助力の賜物と、深く感謝申し上げます。

8年間に亘る復元、保存工事（昭和の大修復工事）を経て、昭和63年、隅田川の畔に優美な姿を復元した国の重要文化財

「明治丸」は、それから20数年が経過して荒廃状況が著しく進行した為、平成21年々初から一般公開が中止され、同年3月からは修復費用を捻出するための募金活動が始まるなど、本格的な修復工事に向けての動きが始まり、色々な経緯はありましたが、本年（平成27年）3月末に修復工事（平成の修復工事）が完了し、以前の優美な姿を取り戻しました。

この間に、永年に亘って「明治丸」の一般公開や保船活動に携わってきた海洋会ボランティアクラブ「明治丸グループ」の会員の中から、今後長い期間、「明治丸」の状態を維持していく為には、従来のボランティア活動とは別に、「NPO 法人を作って、自立的活動も行うべきではないか」との提言が寄せられるようになり、「明治丸グループ」有志で検討し、関係者に諮ったうえ、「特定非営利活動法人日本海洋塾」（以下 NPO 日本海洋塾）の設立を決め、主管庁の東京都に特定非営利法人設立の認証を申請、本年（平成27年）1月14日に認可、同22日に法人登記が完了し、設立の運びとなりました。

私としましては、谷山前理事長のご意向を継承し、大学が計画している「明治丸海事ミュージアム事業」構想や、海洋会の公益事業への協力を目的とし、関係者と協調、連携して活動することによって、不特定多数の方々、特に、将来我が国海運の発展に貢献してくれるであろう青少年を対象として、海事意識の普及、向上、発展に寄与することを目指して活動したいと考えております。

今のところ、当法人は設立直後であり、人員も資金も揃っておらず、目指す活動が充分に行える状況にはありませんが、当面は、関係者皆様のご協力を得て、新装なった「明治丸」の保守、管理を目的とした事業の受託を目指して努力する所存であります。

IPS細胞でノーベル賞を受賞した山中教授のモットーは、” Vision & Work hard” だと、最近、テレビで知りました。「先ず、しっかりした構想を持つこと、そして、その実現に向かって一生懸命努力する姿勢が重要だ、特に日本人には Vision が欠けているようだ」と、整形外科医に挫折して新たに研究者としての道を探しに留学した米国で、指導教官から教えられたとのことでした。

会誌創刊にあたり、本誌が、会員の方々の交流の場であるのみならず、不特定多数の方々の海事意識のさらなる向上、発展に寄与する、共通のツールとなることを希望すると共に、NPO 日本海洋塾が” Vision & Work hard” をモットーとして、発展することを願ってやみません。

昨年からスタートした当塾の設立作業も、公的な手続きが一段落し、今後は事業活動に専心できるところまでできましたので、今日までの過程を纏めておきます。振り返ってみると、想定以上に手間を要し、長くかかったなといった思いです。

- 1、設立の発端は重要文化財明治丸の昭和の大修復以来海洋会ボランティアクラブによって継続してきた活動ですが、ボランティアではどうしても活動領域に限度があり、一部の皆様には歯がゆい思いでやってこられたと思われまます。その思いが平成25年のボランティア総会での海洋会会長提言となりました。
- 2、以来、NPO構想が有志メンバーで検討、形作られ、昨年1月には基本的な法人枠組みが纏まり、6月から管轄官庁である東京都（生活文化局・地域活動推進課）と協議を始め、海洋会ボランティアクラブ幹事の皆さんに設立社員になっていただき、8月25日の設立社員総会で設立が決まりました。（役所的には設立総会が法人設立の日となります）この間、事務所住所は海洋会越中島支部の一角を借りる事とし、海洋大学品川キャンパス、海洋会麴町本部と交渉、書類をやり取りし何とか申請に間に合わせました。これにより、9月1日に認証申請書を都に提出、都のたらい回しに乗ることとなりました。手続には、2ヶ月間の一般縦覧制度のため、縦覧前の書類審査があり、この段階で修正が要求されました。縦覧が終わった後は、事務局内部で法人の内

- 容審査があり、審査委員会で認証となります。審査の段階で計画内容等の修正、用語の変更などが次々として出てきて難儀しましたが、「地頭さんの要求」には応ずるしかなく、数回直接都庁に出向き、差替え書類を提出しました。認証は4ヶ月で下すと決まっており、真面にいくと認証書が出るのが12月末となり、年末年始の休日により登記の為の時間が逼迫するので、年明けの認証を要請、これには応じてくれました。
- 3、今年1月15日、土砂降りの雨の中大学事務室から電話で「東京都から書留が届いた」との連絡があり、急遽大学へ出向き、認証書を入手、早速法務局に登記にでかけました。都相手の教訓から、法務局には事前チェックを為し、ノートラブルで通過、登記完了でようやく法人成立までこぎつけました。
 - 4、しかし、残念なことに法人代表で頑張っていた谷山さんの急逝に遭い、代表役員の変更事務（理事会、登記所、東京都）が発生、瞬く間に3月になりました。
 - 5、ようやく事務所設営に着手、法人のホームページを開設した時点で26年度はノーサイドとなってしまいました。
 - 6、設立の定款によると、設立役員は6月末で全員任期満了と定められており、成立後半年を待たず、又役員改選の事態を迎え、書類を整え、法務局、東京都へ登記、報告を済ませ、やっと普通の会社らしい活動ができるころまでできております。

§平成26年度事業報告 (平成27年1月22日～3月31日) §

平成26年度は、平成27年1月22日に法人の設立登記が完了した設立初年度であり、活動期間も短く、設立後の事務所設営等の諸作業に時間を要したため、当初の事業計画を達成することは出来ませんでした。以下のとおり事業開始の緒につくことができました。実施した主な事業は以下のとおりです。〔()内は事業区分〕

法人ホームページの立ち上げ(ホームページ等による海事思想の啓発事業)
関係団体等に対する法人の紹介及び事業活動の案内、参加の勧誘(セミナー等による海事教育事業)
重要文化財「明治丸」と東京海洋大学所蔵の海事文化財の解説パンフレットの作成開始(海事文化財等の利活用促進事業 および海事文化財等の整備保全事業)

§平成27年度事業計画 (平成27年4月1日～平成28年3月31日) §

平成27年度は、実質的には、事業年度としての初年度となり、曲がりなりにも事務所設営も終わり、理事の勤務体制も確立しつつあります。

「明治丸」の修復工事は一応完了し、4月から本船の管理が大学に移りましたが、当初は、追加の内部工事もあり、一般公開までには至らず、7/19の修復工事竣工披露式と、翌7/20「海の日」の、臨時の一般公開のみが行われ、本格的な一般公開は秋(10月乃至11月)からとなりました。

このような活動環境のため、年度前半は、当初の計画どおりに事業が進んでいないのが現状ですが、下記事業区分に応じた、第1部会～第5部会体制の更なる整備、拡充を図ると共に、事業計画の実現に向けて各部会の活動を活性化させることが必要と考えます。

当初の事業計画は以下のとおりです。

- ホームページの開設、更新。機関誌の発行(海事思想啓発事業)
- 地域、学校、等への法人への入会勧誘。友の会結成。セミナー開催。海洋教室開催。(海事意識教育事業)

- 「明治丸」等の施設の一般公開への協力活動としてのパンフレット作成、展示方法の検討等。(利用活用促進事業)
- 「明治丸」整備計画立案・提案(整備保全事業)
- 販売物品の検討、販売(物品販売事業)

以上のうち、「明治丸」一般公開に向けてのミュージアムとの打合せ、パンフレット(暫定版)の作成、「明治丸」の整備保全に関する作業内容の検討、整備計画の立案・提示、更には、寮歌の復刻版CDの作成・販売等につきましても、作業が進み、一定の成果がありました。

一方、地域、学校等への働きかけ、海洋教室開催等につきましても、未だ作業が行われておりませんので、事業実現に向けた早急な検討、実施が望まれます。

社員の皆様の一層のご協力をお願いする次第です。

1、明治丸の生い立ち

明治丸となる船が初めて歴史に登場するのは、明治政府公文書の明治6年（1873）3月7日付建造伺書による。その伺書には、「灯台巡廻船テーパー号は、燃料の石炭使用量も多く、修繕費も多額となっており、この船一隻では巡廻業務は難しく、ついでには落成着港まで2年を必要とするので、新造船一隻を英国へ注文したい」と工部省工部大輔山尾庸三が正院宛てに提出したもので、3月9日に「伺之通」と決済された。

正院とは、明治4年（1871）設立された太政官制（三院制）の最高機関で、工部省は明治3年（1870）12月に民部省の一部が独立する形で設置されたものであり、官営事業のうち、造船、鉄道、鉱山、製鉄、電信、灯台など近代国家に必要なインフラを整備する機関であった。当時の工部卿は伊藤博文で、山尾庸三の上司であった。（注1）。

建造の最終決定は、同年12月5日付で右大臣岩倉具視宛て工部卿伊藤博文より「灯台巡廻船を英国に発注したい旨」の伺書が提出され15日決済された。なおこの間に初めの伺書では外車蒸気船となっていたのが、ツインスクリー船に変更になっている。

これにより、本船は英国グラスゴーの

ネピア造船所に発注され、明治7年（1874）11月に竣工、翌年1月にグラスゴーを出航、スエズ運河を經由して、明治8年（1875）2月20日横浜港に到着した。

明治丸という名前は「横浜に到着をもって明治丸と号す」と航路標識管理所第1年報にあるが、明治7年（1874）7月18日付けの工部卿伊藤博文よりブラウン船長への「回航指令書」や、ネピア造船所の資料では最初から明治丸となっていることから、それより以前から明治丸という船名が決まっていたと思われる。

（注1）：この時伊藤博文は、遣外使節団の一員として米国・欧州諸国の視察に出ており、日本にいなかった。これだけの大仕事を山尾1人で進めたとは考えにくく、在日の上層部と下打合せがあったはず。

（注2）：この頃の北大西洋航路の新鋭客船は、3,000総トン以上で、機関も倒立縦型連成機関によるシングルスクリー船が使われており、明治丸に2基2軸（ツインスクリー）を採用したことは、本船が特別な船であることを示している。

2、なぜネピア造船所に発注したのか

建造伺書を提出した工部大輔山尾庸三は長州藩士で、文久3年（1863）5月12日、5名の同志と密航を企て、9月にロンドンに到着した。その5名とは、井上聞多（馨）（28）、遠藤謹助（27）、山尾庸三（26）、伊藤俊輔（博文）（22）、野村弥吉（20）であった。井上、伊藤は、同年5月の長州藩下関海峡での外国船攻撃に驚き1864年3月帰国。山尾庸三は、ロンドンで勉学ののち1865年秋には造船を学ぶべくグラスゴー、

ネピア造船所に職を得、維新後の1868年11月に帰国した。

おわかりのように、山尾庸三は自分がかつて勤めていた造船所に、新造船を発注したということである。ロンドンに残った残り2名は帰国後に、遠藤謹助は初代造幣局長官となり、野村弥吉は名前を変え井上勝となって初代鉄道庁長官となり日本の近代化に尽力した。因みにこの5名のことを長州ファイブと呼びテレビ、映画でも数多く取り上げられている。

3、明治丸の小笠原島派遣

明治丸が、日本へ回航されてから外洋を航海したのは、小笠原諸島への航海が最初であった。

小笠原諸島は、1830年6月サンドウィッチ島（ハワイ）から欧米人（米国2、英国、デンマーク、ジェノバ各1）5名とハワイ出身者20名が、ハワイ駐在の英国領事のおっせんで移住してくるまで無人島であった。

この島がいずれの国に所属するか不明のまま維新を迎え、列強の関心も高まるなか、新政府は同島の領有権問題に決着をつけるべく、調査団（外務、内務、地理、海軍）を結成、明治丸で現地に派遣する事とした。明治丸は1875年11月21日横浜を出港、24日早朝父島二見港に入港、その日の午後、島民代表を船上に集めて政府の「現在の居住権は認めること、日本人を移住させたい」旨の領有

の方針説明と調査のため来島したことを伝えた。（小笠原諸島領有権確認航海）

英国も、横浜駐在総領事のロバートソンを英艦カーリユース号で11月22日に派遣したが船足が遅く26日入港した。ロバートソンは1827年ビーチ艦長の残した領有宣言の銘板（後出）を発見したが、日本政府調査団との会談で異を唱えることなく、12月3日横浜へ帰った。

政府調査団は調査を続行、12月12日二見港を出港して16日横浜へ帰着した。

この結果、1876年欧米12カ国に対し寺島外務卿より、小笠原諸島を日本政府が官庁を設け直轄する旨の通告が行われ領有権問題は決着した。

4、小笠原諸島の歴史

小笠原諸島が歴史にあらわれるのは、寛文10年（1670）2月、阿波国のミカン船が遠州灘で遭難、母島に漂着するも、拾い集めた難破船の部材で船を作り、八丈島を経由して下田港に6月帰着したのが最初である。幕府はその報告を受けて、延宝3年（1675）4月5日から6月12日に亘り、長崎の嶋谷市左衛門他に命じ富国寿丸（500石船）32名乗り組みを派遣、地図を作成させたが、この情報はあくまでも日本国内に留められていた。

1690年から1692年にかけて長崎オランダ商館勤務医師として日本に滞在したドイツ人エンゲルベルト・ケンペルが、この話を聞いて著したのが「日本誌」である。この本は1727年ロンドンで出版され、初めて海外に小笠原諸島の存在が示された。この中で小笠原諸島のことを『ブネシマ』と書いているが、これは1817年のフランス人東洋学者アベル・レミューザが『ボニンシマ』、1825年ドイツ人クラブロートが『ムニンシマ』と書いたように、『無人島』と書かれたものが誤って伝えられたものである。

その後、1827年6月8日英国探検調査船「ブロッサム」号ビーチ艦長が同島を見つけ、ジョージ4世の名において領有を宣言し、銘板を残した。それを受けて、1830年には英国総領事が移住民を募り30名の移住を行っている。1849年米国で発行された地図には『ボニン島』の記述があり、その港にはビーチ艦長の付けた名前があった。ケ

ンペルの「日本誌」を読んでいたペリー提督は香港にてイギリス総監に面談した際、先の移住した島は『ボニン島』だと主張したらしい。

従って明治丸が英国戦艦カーリユー号より二日早く小笠原諸島に到着した事実はあるが、小笠原諸島が日本領有権下に置かれた理由としてその事実を根拠としたか否かは諸説あるのが現状です。

1、明治丸の価格はいくらだった？

明治丸建造が最終的に決まったのは、明治6(1873)年12月5日付け、工部卿伊藤博文が、右大臣岩倉具視宛ての伺い文書で、この中に新造船の要目と価格の記述がある。

これによると、本船は、船価が33,500英ポンドで、付属品と日本への回航費として7,170英ポンドの合計40,670英ポンドとなっている。これを当時の為替レート(1英ポンド=4.88円)で円貨に換算すると198,470円で、当時の1円金貨(金1.5g)で換算すると金297,705g相当となる。(当時、すでに為替レートは決まっており、1円=金1.5gの金本位制に

2、どのような航程で日本に回航された？

竣工した明治丸の日本への回航の航程は不明であるが、本船の受取り責任者がA・R・ブラウン船長であることから、彼がP&O社のマラッカ号に乗っていたころの欧州～極東航路の寄港地と航路が最も可能性が高いと思われる。

さらに、本船の石炭庫容量、燃料使用量、航続距離などから推定すると、グラスゴーのナピア造船所を出た本船は、ジブラルタル海峡から地中海に入りポートサイドで補給、スエズ運河を通り、アラビア海をコロomboに至り補給、ベンガル湾を横切ってシンガポールで補給、その後は南シナ海、東シナ海から台湾の東側から横浜に向かうルートが適当と推定される。

途中、石炭、飲料水、食料の補給に各港

なっていたが、支払等は銀貨を使っていた。))

明治7年1月～12月の一般会計歳出額は、82,269,530円であるので、明治政府にしてみれば高額な買い物であったと思われる。

加えてこの年は、岩倉具視以下の遣外使節団が米・欧に行っており、この支出もあって財政やりくりは楽ではなかったはず。

金の現在の価格を金1g=約7,600円として現在価格に換算すると、22億6260万円となる。

で2日ほどかかったとすると、グラスゴーから横浜までおよそ11,400海里の航程を約49日かけて到着しており、平均速度は約11ノットとなる。

この実績は、本船の優秀性を示しており、穏やかな気象、海象の海域では12ノット以上で走ってきた。

当時の石炭補給は、袋や籠に入った石炭をバケツリレー方式による人力で上甲板に運び、コールハッチから石炭庫に投入する方式で、時間のかかる重労働であった。

(注)ブラウン船長は広瀬正会員の文章にも登場するが、彼は明治政府の相談役的な立場で、明治丸の他三菱が発注した二隻の受取に行っていたとの記録があるが、あくまでも管理者であって、実際の回航航海で明治丸に乗船してはいない。

*****編集後記*****
今回は創刊号と言う事で海洋塾創設の顛末を冒頭に、明治丸誕生当時の話題を若干紹介させて戴きましたが、松崎理事長の挨拶にもある通り、今後は明治丸に纏わる話題は勿論、一般の方々にも面白く読んで戴けるべく海や船、広くは海洋思想の普及に資する話題を積極的に取り上げようと思えます。勿論本誌は会員相互のコミュニケーションの場としての役割も担いますので、上述に拘わらず、日頃の話題等でも結構ですから、会員の皆様の積極的な投稿を期待します。どうぞ宜しくお願い申し上げます！！

平成27年8月 創刊号



特定非営利活動法人 日本海洋塾
<NPO Meijimaru Memorial Academy>
事務所：〒135-8533東京都江東区越中島2-1-6
東京海洋大学越中島会館2F
TEL: 03-6458-5272
FAX: 03-6458-5272
E-Mail: kaiyojuku5122@train.ocn.ne.jp