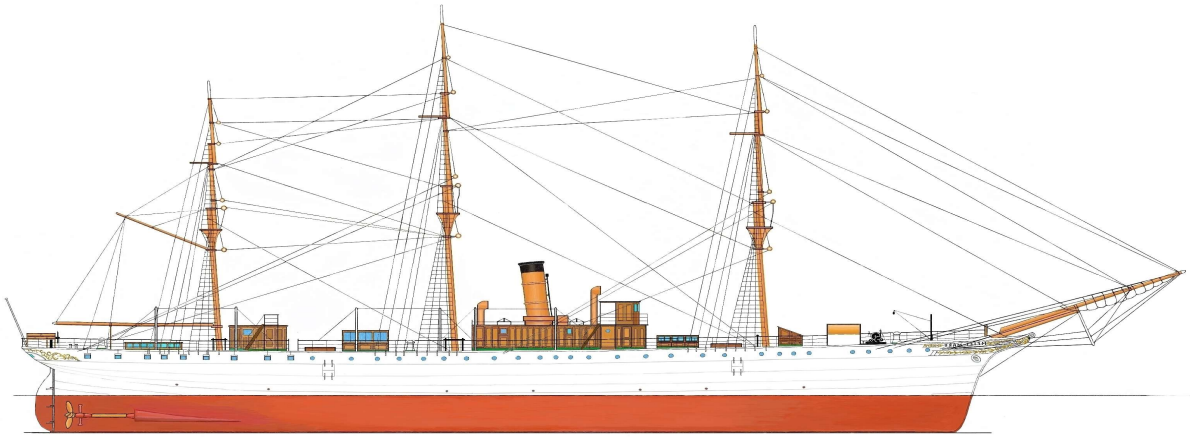
Ocean

海洋塾機関誌第11号



平成30年12月10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。

ブルーポピーが咲く辺境の地へ（貧困少数民族の学童を訪ねて）

正会員　北澤昌永

高山植物で最も美しい花の一つと言われている青いケシの花が山腹の岩陰に咲いている地へと向かった。

単なる登山や観光目的ではなく、恵まれない学童達へのささやかな支援活動のためだ。

昔,民俗学者の鳥井龍三が遥々湖南省から貴州省を経て河川は小船で、山野は馬か徒歩で雲南の地に入った苦難の旅に比べて今は航空機で北京経由、雲南昆明空港に数時間で到達出来る。

鳥井は途上で会った多くの少数民族についての記録を残している。

そこでは日本周辺の旧満州、台湾、千島、琉球などの少数民族文化との比較研究を行っている。

彼が峠を越えて最初に望見したのが昆明湖であった。この湖の畔にはかの明朝時代の大航海者鄭和生誕の地があり、記念公園が設けられている。

もともと雲南の山間の盆地には先住民族の小国家が多在していたが 13 世紀に北方よりのモンゴル族に侵略された。その後、明の太祖が当時の首都南京から漢族を強制的に大量移民させた事もあって、先住民は比較的少数民となってしまったのである。そして、今でも漢族が増え続け先住民は土地を奪われ、山岳地帯へ追い上げられてしまっている。

昆明空港にはいつもの様に現地旅游公司臨時職員の王春明君が古いジープで迎えに来ていてくれた。彼とは中国旅行の際、幾度も世話になった親しい友人である。　簡単な入国手つずきの後、彼の車に乗って出かけた。

住民村落、学童待機所、小学分校などに向かう予定は翌朝からにしてホテル（昆明飯店）にとまることにした。この庶民向けの安宿は出稼ぎらしい人々が多く、夜中にも大声、嬌声が聞こえて迷惑だったが、これも地域社会の彩と思わねばならなかった。

雲南の地は幾度も踏んだが、そのごく一部を覗き見たに過ぎない。だから公立の博物館を訪ねて歴史資料などを見学して補わねばならない。中年女性の学芸員の説明に耳を傾ける。だが、
少数民族に関してはあまり触れたがらず、展示資料から自己判断しなさいといった態度であった。これは公的機関の指導、制約があるためであろうと思われた。

雲南省は面積 39 万平方キロで日本の 38 万平方キロよりやや広く、人口は 4500 万人そのうち約３４％が少数民族である。気候は北回帰線が省南部を横切り、亜熱帯だが、地盤が高いため「四季如春」と呼ばれ、温和な気候である。昆明は「春の都」と呼ばれている。
雲南の地盤の高さは北西部の梅里雪山（標高 6740 米）から 4000～2700～1500 米と南のベトナム国境まで段階的に下降している。

先住民はイ族、ミヤオ族、ハニ族、タイ族などで多くが高山帯に貧しい暮らしをしている。
雲南は９４％が山岳地帯であって６％が山間の盆地や、川沿いの平地に過ぎない。
先住民はここで農耕を始めた昆明、大理が代表的都市で、いずれも大きな湖畔に樹立された独立国だったが、13 世紀にモンゴル族に支配されたことが司馬遷の史記，南西夷列伝などに記録されている。

筆者がヒマラヤの東、横断山脈への山旅への途上、その山麓の小数民との交流は延べ２０年余り。
雲南の魅力は何といってもその独特な地形と。植生、そしてそこに住む様々な民族と。文化の多様さにある。特に多種多様な高山植物には大いに興味を惹かれる。

英国人ジョージ・フオーレスト、とキングドン・ウオード等は植物学者であり、探検家であるが、精力的に踏査、研究を行っている。
1913 年、ウオードが出版した「青いケシの国」The Land of the Blue poppy は名著であり、一読に値する。

雲南への旅は幾度もあったが、先にも述べたように単なる山登りや観光目的ではなく地域の貧困学童との関わりであった。つい先ごろの旅での事、いまだに瞼に、心深くに残り忘れられない想い出がある。

貧しいあばら家の前庭に粗末な服装の少年が立っている。「かーちゃん、おら腹減ったよ。なんか食べる物ない？」
若い母親は悲しげに首を振って家に入って行ってしまった。その唇がメイヨ―「ないのよ」と読めた。
筆者が混乗船で一年余同乗勤務したことから僅かながら中国語が理解できたのだった。
何とも悲しい親子の会話だ。

チベットのアルプスと呼ばれる横断山脈への旅は歳を経て気力、体力、それに資金も乏しくなってきている。

さらに、大中国の国家体制保持のために少数民族を支援して、独立志向を煽るような行動はたとえ、人道的意志であっても当局が厳しく取り締まっている。

こんな状況の中、老船乗りは貧しい学童の明るい笑顔に会いたくて、そしてブルーポピーに会いたくて、古いザックを担いで空港へ向かっている。

2018 年秋　　北沢昌永

明治丸修復工事の概要(3)　木工修理工事　　明治丸 VC　望月二朗

上甲板構造物工事は、当初、木製掃海艇仕様で修理することを目標にしていたが、国内の掃海艇は、現在では FRP 製であり、材料（外国産の米松）及び製造技術者とも存在しなくなっていた。

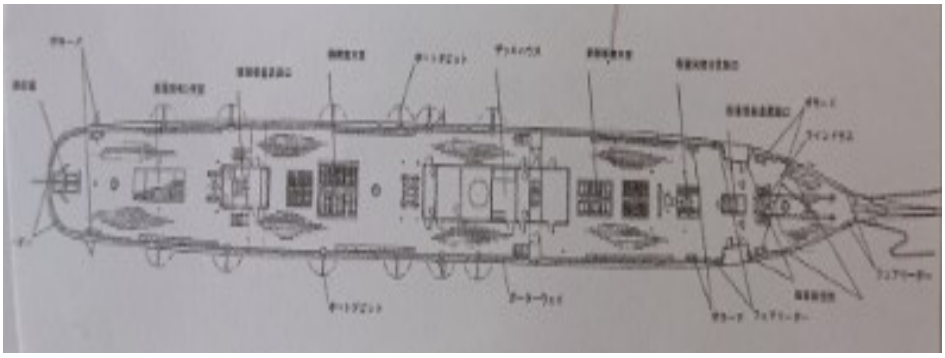
今回の仕様では、耐久性を高めるため、腐朽及び破損等による取り替え材は原則として旧種材、旧形式、旧工法を踏襲した。但し、上甲板上の建物は以下の材料を使用した。

柱・梁・桁・地覆・・米松積層材、板類・・タモ合板・米松、繰形付額板・・タモ材

１．甲板構造物

船首部便所、船首部船員昇降口、客室天窓付昇降口、前部客室天窓、デッキウス、機関室天窓、後部客室昇降口、船尾部サロン天窓、操舵機カバーの解体撤去を行い、新たに同形建物を建設した。甲板構造物の土台に当たる地覆は、柱・桁ともコーミングより外方に取付け、建物は木ビスにてコーミングに取付けた。本船の特徴は、コーミングが開口部構造物の内側に設けられている。更に、構造物が、樹脂甲板に建てられていたため甲板との水密が十分であったか。雨水の浸入に対する工事が特に必要であった。

工事全般について、文化庁は、上部構造物の部材寸法の変更は認められない、あくまで既存寸法を守る。但し、積層材(旧無垢材)に変更することによって、木組み等が変更になる場合があるが、そこまでは言及しないとの見解であった。



(1)　構造物の鏡板はタモ合板厚さ 20㎜(旧無垢材)、柱の一部等は米松材を使用した。
(2)　甲板構造物の屋根材は、主としてタモ合板厚さ 30㎜ を使用したが、操舵室及び後部客室昇降口の屋根は、メンテナンス時人が登って清掃を行うことが考えられることから、耐久性確保のため米松厚さ 50㎜ を使用した。柱、框、窓枠等は米松積層材を使用、海図室屋根枠縁、操舵室屋根枠縁はチーク材を使用した。これらの材料の継ぎ目には変成シリコンを使用し、下端には銅板を使用して水の浸入を防いだ。
(3)　構造物外部の地覆下部(鋼甲板)から銅板をＬ型に入れ、上からウレタン防水を施工した。更に、防水対策から建具は全て固定窓とし、各室機械換気設備を設けた(後述)。天窓の開口ガラス窓は固定式とし、上部に銅板を入れた。

(4)　デッキハウス通風口の設置。通風換気をはかるため、外部；ベンドキャップ(100φ)、2 箇所(船長室及び後部物置　外壁、室内側；吸気グリル)、内部；給気・排気・パネルを内壁 4 箇所に取付けた。
(5)　上部構造物の屋根防水、船首部船員昇降口、客室天窓付昇降口、上甲板のデッキハウスと後部客室昇降口及びサロン天窓の屋上に防水塗装を施した。　スプレタンタイプ５(仏 KEMICA 製)　膜厚２㎜　屋根全体を巻き込むように塗装。

(6)　他の箇所の塗装　外部(暴露部)は、下塗りカシュウ及びカシュウパテ、各１回、中塗りフタル酸樹脂エナメル(木船下塗り用)1 回、上塗りフタル酸樹脂エナメル(外部用)1 回、仕上げ塗装従来と同色(マストカラー)；半艶。

(7)　各天窓のガラスの厚さを８㎜から５㎜に変更し、飛散防止フイルムを張り、ガラス受けゴム、シーリングを施し、真鍮板厚さ３㎜で押さえた。

（旧ガラスを洗浄して再用することは不可能であるという）

(8)　付帯工事(詳細省略)

①　各区画(室）付き室内鉄製手摺、階段、支柱等取外し、手入れの上復旧した。

②　各室火災探知器センサーを取外し、新替の上復旧した。11 個

③　その他、ソファー、ベッド、テーブル等家具調度類及び用具箱等取外し、手入れ又は一部新替えの上復旧した。

(9)　操舵室屋根、両舷後部に水受枡(銅板製)を取付け、縦通管(45φ)を取付けた。水受枡の後部（通風筒前部）に水返し材（米松 55H×35Ｔ）を取付けた。

２．建具工事

(1)　扉は全て新規に製作して取替え、ガラス戸は破損程度に応じて修理した。ガラスは再用。木材（框・桟）・・米松積層材、チーク赤身乾燥材。板・タモ合板厚さ 20㎜。

(2)　不足、破損の甚大な建具は在来のものに倣って作製した。寸法、組手、仕口等は全て旧来の工法に従う。在来の建具は補修し、欠損金物(箱錠、蝶番)は、在来のものを修繕して再用または補足した。欠損部は継木・矧木等によって修理した。

(3)「雨仕舞い」は、前回の修復では十分な対策が取られていなかったと思われる。今回の工事で、上部構造物全般に沓摺(扉下)、鏡板の下端、窓枠下部、地覆に薄いＬ型の銅板（0.4㎜）を使用(上にウレタン塗布)するなどの修正をした。

(4) 主甲板客室(サロン)の角窓の窓枠（チーク赤身材）腐食部を切り替え、シーリング（厚さ５㎜ゴムパッキン）を新替えした。

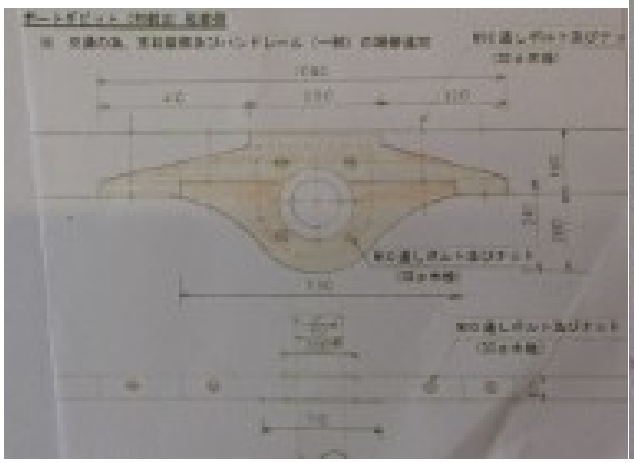
３．その他の木工事

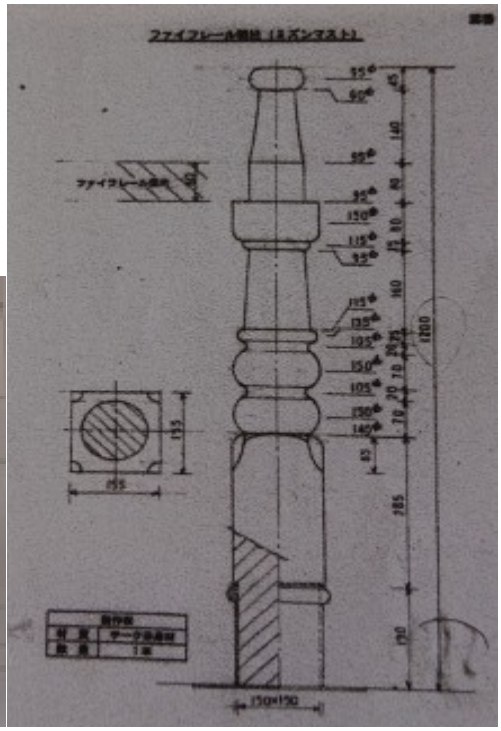
(1). ハンドレール、ピンレール・ファイフレール (支柱を含む)、ボートダビッド支柱、船首・船尾飾り、船首防舷材は、保存に支障がない限り、つとめて旧材を再用した。腐朽及び破損等による取替え材も原則として旧材を使用した。不要の穴、仕口及び腐朽部等は埋木補修及び通しボルト及びナット、隠し木ねじを取付けて補修した。木栓（25φ．10φ）の欠損部は、接着剤（エポキシ樹脂系）を使用して補修した。

ハンドレール等には防腐剤(キシラデコール)を塗布した。

②　船首防舷材(クリ材)新替・・４ｍ×2 本、3.3m×2 本、0.6m×2 本

②　ハンドレール等の補修・・ボートダビッド・クリート新替、ハンドレール矧木(手摺)新規製作　8 箇所、ピンレール矧木　3 箇所、ファイフレール　矧木　1 箇所、親柱製作(ミズンマスト)　1 本、親柱継木　4 本。他に経年劣化と思われる亀裂、及び隙間の補修は、シリコン樹脂系シーリング材を充填した。約 80 箇所





③　上部外板（S 板）上縁水密工事に伴う付帯工事　前部客室の木製サイドスパーリング新替の上、塗装。左舷　45 箇所　45m、右舷　31 箇所　31m、塗料;室内用半艶(白)
④　前部船員室　外板発錆部錆落としの上、塗装。木製サイドスパーリング新替の上塗装。　塗料;室内用半艶(白)　両舷　13 ㎡×２＝26 ㎡

以上、甲板構造物の修復工事の概要を紹介したが、今回の仕様では、従来の形状は維持しながら、耐久性を高めるため、取替え材は原則として旧種材、旧形式、旧工法を踏襲した。更に、新規の材料を構造物に使用した。

今回の修復で、特に「雨仕舞い」に重点が置かれた。そのため、デッキからの立ち上がり(地覆)、屋根防水(塗装)、扉を除く開口部の閉鎖、建具の工法・材料(変成シリコン・銅板の使用など)に工夫がされた。

明治丸が末永く、端麗な姿を維持することを願う。

次回、最終回は、換気装置、電気設備などについて報告する予定である。

日本海洋塾が寮歌 CD の作成と販売をした顛末

正会員　佐藤勝二郎

１．寮歌 CD 販売の意図

NPO 法人日本海洋塾が平成 27 年 1 月に発足し、その宣伝とお披露目を目的として物品販売を行うことになった。

廉価な、お土産品的な販売品の選定に頭を悩ましているときに、大学の同期生から、友人の一周忌に仏壇の前で寮歌を歌ったが、歌詞を忘れて最後まで歌うことが出来なかったとの話を聞いた。

また、最近は葬儀の際に故人の好きな曲を流したり、出棺の時にコーラス仲間たちが BGM として静かなスキャットを奏でているのを聴くことがあったので、一般の人には馴染みがない寮歌であっても、同窓 OB の方々には需要はあるのではないかと考え、寮歌 CD を作成して販売をすることとなった。

寮歌 CD 作成の為に、新しく合唱チームを作りスタジオ録音をする資金があるはずはなく、また、どれだけの枚数を販売できるのか分からないので、音源を収集して編集することにした。

音源として吉田卓也氏、原鉄男氏、松崎光男氏からテープを、筆者が保管していた東京商船大学 85 周年記念の「東京商船大学寮歌」ソノシートなどを集めることができた。

しかし、古典的な曲が多く、同窓 OB ばかりでなく一般の老若男女に共感を得て購入していただけるような魅力的な曲は少ないと思われた。

そこで、音源として良質であり著作権の問題が少ないと思われる、「ああ月明は」と「85 周年記念寮歌」の二曲が収録されているソノシートを「140 周年記念復刻」と銘打って CD 化することにした。

２．CD 作成の業者

未経験の音楽 CD の作成であったので、インターネットで調べると、音楽 CD を作成する業者が多数見つかったが、相談しやすそうで、商談に適し交通便利な「有限会社サーフ・プロジェクト」を選定した。

３．許認可の手続き

３．１　JASRAC（日本音楽著作権協会）

寮歌 CD を販売するにあたり気がかりなことは著作権の問題であった。

ネットで調べてみると、作詞家・作曲者の著作権の有効期間は没後 50 年迄であること

が分かったが、著作権が設定されているのかどうかはJASRAC(一般社団法人日本音楽著作権協会)ホームページで確認をした。

東京高等商船学校寮歌「ああ月明は」の作詞者は横山禅一氏、東京商船大学85周年記念寮歌（鵬程万里）の作詞者は三品恒美氏であるが両方とも著作権の信託はなされていなかった。

そして二曲とも、作曲者は呉泰次郎氏であり著作権が設定されていることが判明したので、JASRACに手続きについて相談に行った。

その後また、JASRACには、販売価格￥700と販売枚数100枚が確定してから窓口に行って許諾申請を行った。

許諾番号「R-1560406」を取得した。

３．２　「ああ月明は」の作詞者：横山禅一氏

作詞者は東高機112期のOBであり、連絡先が分からず、使用とCD販売はお許し下さると勝手に判断した。

３．３　「85周年記念寮歌」の作詞者：三品恒美氏

作詞者は東船大E7回生である。販売終了後にお手紙で、了解を得ずに使用してCDにして販売したことをお詫び申し上げ、CD の贈呈と販売の報告を行い、温かいご返事をいただいた。、

３．４　東京海洋大学：CDのレーベルの大学一号館の写真

東京海洋大学越中島キャンパスの一号館の写真を使うことと CD タイトルに「東京商船大学」の名称が使われるので、大学側から撮影・掲載許可と大学名使用の許可申請書の提出を求められた。

３．５　航海訓練所：CDのジャケット帆船写真

ジャケットに使われている帆船の写真は航海訓練所の日本丸か海王丸と思われたので、海洋会・横浜支部を通じて使用の可否について確認したところ、使用の快諾が得られた。

３．６　日本ビクター：ソノシート作成会社

ソノシート盤面には「製作　日本ビクター株式会社　FS-5283」と記載されているので、日本ビクターに問い合わせたところ、ソノシートに関して何の記録もないので、クレームを申し出ることは無い。従って文書による回答もしないとの電話回答があった。

３．７　学生祭実行委員会

本来ならば作成発行元と思われる学生祭実行委員会に復刻盤の許諾を求めるべきで

あったが、委員会の会務が継承されていないことが確認されたので、敢てコンタクトはしなかった。

４．CD ジャケットとレーベルのデザイン

CDのジャケットとレーベルのデザインと販売のポスターデザインは筆者が行なった。

５．販売実績

準備が整い販売を開始したのは平成 27 年 6 月からであった。

やはり、一般の人々には馴染みのない寮歌 CD の販売の先行きが不安であったので「寮歌を歌う会」と「東京商船大学 13 回生の同期会」および「カッター部 OB」の皆様に、大半の購入をしていただいた。

また、海洋会横浜支部にも販売のご協力を頂いた。

ポスターは越中島会館と百周年記念資料館に掲示し、学生祭にはテント販売で明治丸観覧記念品と共に販売したが売れ行きは順調とは行かなかった。

学生祭のテント売店の販売では同窓 OB と学生の家族に、ぼちぼち売れる程度であったが、世の中には寮歌マニアがいて日本海洋塾の事務所まで買いに来た人がいた。

最後の一枚は、平成 28 年 6 月の学生祭の時に、ユニホームを着た現役学生が購入してくれたのはうれしかった。結果的には短期間で完売して安堵した。

また、次の団体や関係者の方々には提出や贈呈をした。

海洋会本部、東京海洋大学広報室、明治丸ミュージアム機構、吉田卓也様、岩坂海洋学部長、三品恒美様。

６．収支勘定

「サーフ・プロジェクト」に製作費￥55,836.を、JASRAC に著作権料として￥438.を支払い、他に送金経費や付帯費を含めて総額約￥58,000.の費用支出であった。

CD1 枚を￥700.で販売したので赤字にはならなかったが、販売の意図が適ったかどうか、些か忸怩たる思いがしている。

また、販売価格が安く、販売枚数も少なかったので、JASRAC への著作権料は僅かですみ、心配するほどではなかった。

このことから作詞者や作曲者の権利の保護が重要であることが理解できた。

7.　85 周年記念ソノシートが作成された経緯

ソノシートを入手した時から、誰が歌っているのか、誰が費用負担をしたのか、販売されたのか無料頒布されたのか分からないことが多く疑問を抱いていた。

平成 29 年 6 月に横浜の海洋会横浜支部で行われた「寮歌を歌う会」において東船大 N10 稲垣氏に出会い、ソノシート作成に関係したような記憶があるとの不確かな情報を

得たので、後日メールで正式に質問事項を送り、ご返事を頂いた。
　以下に稲垣氏の了解を得て全文を掲載する。

貴信拝受致しました。
例のソノシートにつき私の記憶を紐解こうとしておりますが中々思うようにいきません。
僅かながら残っている清水入学時から２～３年の学生祭、合唱祭等の資料から下記が判明しました。

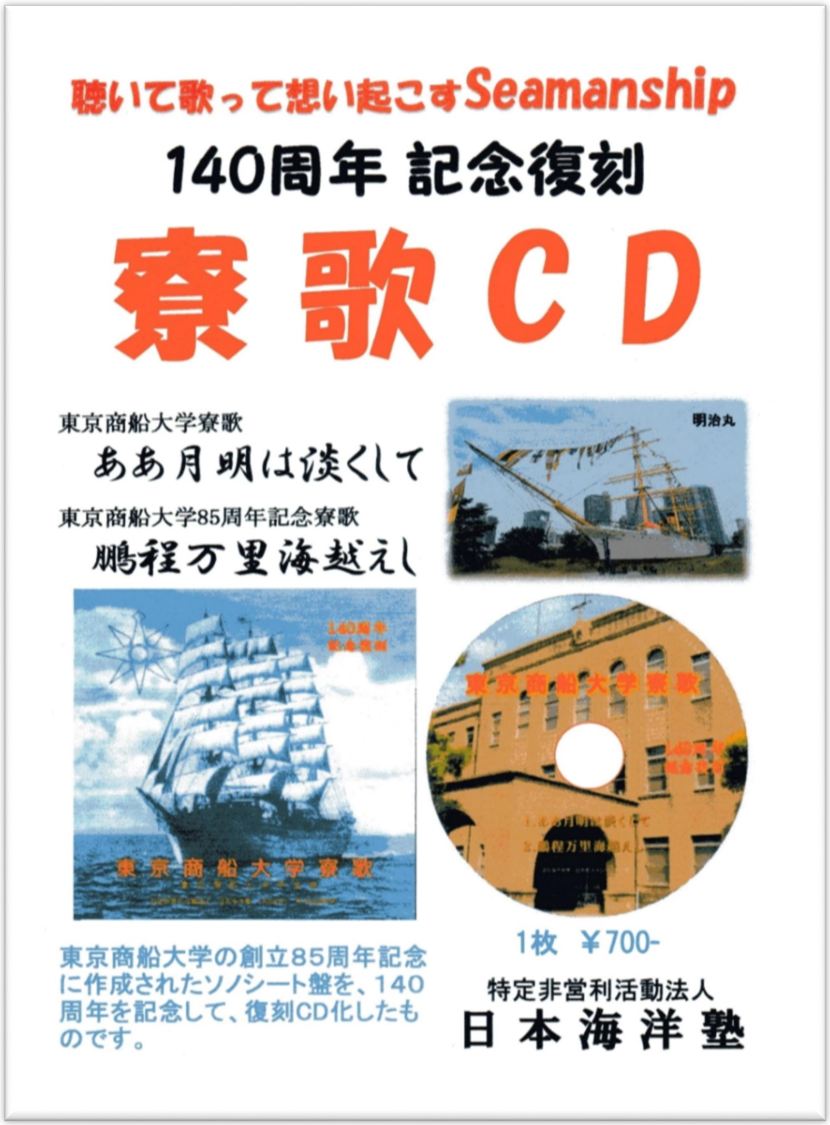
＊当時合唱部は清水、東京共に存在し、合わせて 30 余名いたようである
＊昭和 33 年、34 年ころは　指揮者として　東京　荒井康全（E8)、　清水　横山　勝（N9)　のお二人を確認
＊横山さんの後を私（稲垣孟　N10)が引き継いだ
＊東京に於いて昭和 33 年から　鏑木欽作氏（鏑木創氏の実父）に合唱指導をお願いしている
＊昭和 35 年 10 月に全学東京移転を完了、85 周年記念を迎える　（私の 80 周年は 85 周年の誤り）
＊例のソノシートは 85 周年記念事業の一環として、鏑木欽作氏の指導の下、私が指揮して作成した記憶がある
＊曲目は「ああ月明・・」と「鵬程万里・・」の 2 曲で間違いないと思う
　歌った人数は定かでないが 20 名ほどであったと思う
＊ピアノ伴奏は鏑木先生の奥様のはず、当時井の頭線沿線？にお住まいで、お宅に伺って伴奏して頂いたのを覚えている
　（私の指揮の終わりの長さを一定にするように注意を受けたので鮮明に覚えている）
＊最終的な録音場所は定かでないが、何処かのスタジオに行ったような気がする
＊ソノシートの制作過程、制作枚数、販売事情などは全く記憶にないが、日本ビクター K.K.とは、昭和 33 年に東京（11 月 29 日　海事ビル）に於いて　日本ビクター（東京テレビ）の提供で我が校音楽部が「Stereo-Record　Concert」を鏑木先生の解説で催しているので、この繋がりであったのであろう

以上が資料を基に記憶を辿った結果ですが、当時合唱部にいた同級生の何人かは名前を探し出すことが出来るかと思います。
もし何かあればご連絡下さい。　何せ 60 年前の事です、昨日のことのように思える割には記憶の薄いことに驚かされます。

稲垣　拝

稲垣氏の回答により、ソノシート作成の経緯の疑問の大部分は解決したが、さらなる情報を読者から期待している。

以上



販売用ポスター

「八十日間世界一周」を読んで

―　映画「八十日間世界一周」に『海王丸』が出演―

正会員　小島　茂

友人に「いまどんな本を読んでいる」と尋ねると、「ジュール　ヴェルヌ作の『八十日間世界一周』」の答えだった。正直、読んでいなかった。本屋の「中学生、名作を読もう」のコーナーで見つけ購入する。読み出したら、止まらなくなった。

ときは一八七二年、イギリスの紳士が「八十日間で世界一周できる」と、仲間との賭けに挑戦した。ドーバー海峡を渡り、フランス、イタリアへ、そこから船で完成三年目のスエズ運河を通過し、アデン、ボンベイ。ボンベイから蒸気機関車を利用するも線路がまだ一部繋がっておらず、急遽、象にのる。そして再度、機関車に乗り、カルカッタへ。

シンガポール、香港、上海、横浜、サンフランシスコへと船を乗り継いでいく。アメリカでは、カリフォルニアのゴールドラッシュも落ち着き、大陸横断鉄道も開通していた。バッファローの大群と遇ったり、インディアンに襲撃されたりする。横浜では出港準備の間、開港まもない街を見学している。

途中いろいろな出来事に遭遇し、予定どおりにいかない。はらはらしながら、自分が同行しているようで、とにかく楽しい本だ。

船を思う存分使う。この作者の船の知識も相当なものだ。後半、大西洋で時化に遭ったり、燃料の石炭が底をついたりと、現場をイメージしているうちに、本の残りの枚数が減っていった。これから読む人のために、これ以上内容には触れない。

八十日間と時間を決められての行動は、我々船乗りが、港で常に帰船時間を気にしながら上陸するのと共通する。

「本船当港、出帆予定は明朝１０時００分（ひとまるまるまる）、０８時００分までには帰船すること」

船長になってすぐのフランス、ルアーブル港で、積荷の到着が一日遅れたため、急遽パリまで行ってみた（今は行けない）。ノートルダム寺院を訪ねる。礼拝堂に入ると、天井ははるか高く、その荘厳さに圧倒された。エッフェル塔も。

「八十日間世界一周」が刊行された当時は、蒸気船、蒸気機関車が、最新鋭の交通手段であった。この本はそこに着目し、世界旅行の醍醐味を伝えている。

いろいろな国、いろいろな街を歩き、旅行することは楽しいものである。また港で限られた時間での行動も今思うと懐かしい。

「八十日間世界一周」はハリウッドで一九五六年に映画化され、アカデミー最優秀作品賞を受賞している。ＤＶＤを観ると、原作と違ってスペインにも気球を使って寄っている。また主人公が、鎌倉の大仏さんを観て、横浜からサンフランシスコまで乗った客船『ジェネラル･グランド号』、なんと練習船「海王丸」が全セールを広げて帆走する雄姿が映し出されていた。

元気な高齢者たち

法顕は西暦３９９年、六十四歳で「天竺に行き、戒律を求めよう」と決心した。

長安を出発し、敦煌からシルクロード、タクラマカン砂漠の北、西域北道を進む。「砂漠は悪鬼熱風、鳥なく獣もなし、ただ死人の枯骨をもって標識となす」、楼蘭国、ホータン、パミール、インダス川を渡り、ガンダーラへ。中天竺の仏跡巡礼に入る、祇園精舎、釈尊の生国のルビニー園、ブッタガヤ、ベナレスを訪れる。経典を訳するために、梵語を三３年間学ぶ。その後、ガンジス川を下り、カルカッタの南の港町へ、二年間滞在。七十四歳だった。

帰途は、商人の大船（おおよそ２００人乗船）に乗り、ベンガル湾を南下、師子国（スリランカ）へ。昼夜十四日で着く。北風を利用したのだろう。また二年間滞在、七十六歳。

船でスマトラに向け出港、集めた仏典を携えていた。二日目に大風に遭う。浸水し、積荷の確保のために、私物の一部を捨てる。経典、仏像も捨てるように言われるのをおそれ、ただ一心に観世音を念ずる。しけは十三日間続き、やっと島にたどり着く。マラッカ海峡の西に位置するニコバル諸島だと思う。

また船に乗り、シンガポール沖をとおりジャワ島で（資料は確かではないが）三ヶ月滞在とある。五十日分の食糧を積み込み、南シナ海へ。広州を目指すも、またまた大暴風に遭う、台風だろう。船は流され、山東半島に漂着する。七十七歳。翌年七月建康（南京）に帰る。十三年四カ月の旅だった。その後、経典の翻訳に従事し、八十二歳で没した。

江戸末期の、伊能忠敬、法顕に負けないくらい歩いた。１７４５年に九十九里近く商人の子としてうまれる。五十歳、酒屋、醤油の商売を長男にまかせ、測量学、天文学の勉強をはじめる。五十五歳、東北、蝦夷をかわきりに、全国を測量し、日本地図を作成した。七十歳まで、十五年間で地球一周にあたる４万キロを踏破した。シーボルトがオランダに地図を送る。ヨーロッパ人もその正確さに驚いた。七十三歳で亡くなる

松尾芭蕉、高齢者ではないが、四十六歳、「奥の細道」の旅に出た。百五十日間、２４００キロを歩いた。健脚だった。五十歳で亡くなる。

みなさん、歩きましょう。

造船の父　肥田浜五郎（ひだはまごろう）の業績

正会員　澤間譲治

嘗て日本は造船大国と言われた時代があった。確かに明治維新以来、急速な西欧化に伴って西欧技術＆制度を『自家薬籠中の物』にし、戦前、アジアで唯一の欧米列強に並ぶ強国として頭角を現し得たのには、その西欧技術＆制度が果たした役割が大きかった事は、何人も納得するところだろう。何故それが可能だったのかは、日本人の資質と日本文明の構造や歴史に遡って考える必要があると思うが、その辺りの事はアカデミズムの世界で様々論じられているので、此処では触れない。此処ではただ、その近代西欧技術の中でも造船技術が日本を強国にするのに大きな役割を占めた事実だけを指摘しておきたい。

しかし翻って、現在その日本の造船業は如何なる状況に置かれているのか？以下の２０１８年９月２８日週刊ダイヤモンドで取り上げられた記事の冒頭文と当該記事の URL を掲げ、関心のある方に検索の便を供して、本題『日本の造船の父　肥田浜五郎』の記述に入りたいと思う。

****

『２０１８年９月２８日　週間ダイアモンドより』

造船業は、高度経済成長期の日本を支えた一大産業だった。1950 年代には欧州勢を退けて建造量世界一に躍り出ると、80 年代まで約 5 割のシェアを握り続けていた。ところが 90 年代には韓国、2010 年ごろには中国勢が台頭、日本の造船業はかつての存在感を失ってしまった。そして今、国内首位の今治造船すら、赤字に転落する厳しい環境にさらされている。果たして国内造船各社はどのように生き残るのか。三井 E&S 造船の古賀哲郎社長に話を聞いた。（聞き手／週刊ダイヤモンド編集部　新井美江子）

https://diamond.jp/articles/-/180760

****

造船の父と言うと誰を思い浮かべるであろうか？諸先輩や関心のありそうな複数の方に尋ねるのが最も良い方法だとは思うが、ネット社会の今はネット検索による方法が簡便且つ、割合と正確な情報を得る方法だろうと思い、Google で『造船』＆『父』をキーワードに検索してみた。結果は『肥田浜五郎』『赤松則良』『平賀譲』の三人が出て来た。三人の生誕年から没年については、肥田浜五郎は１８３０年～１８８９年、赤松則良は１８４１年～１９２０年、平賀譲は１８７８年～１９４３年とあるから、本稿では『長幼序あり』として、肥田浜五郎を日本の造船の父として、その業績を紹介する事にする。

肥田浜五郎の業績は造船のみならず、多岐に渡るが、それを俯瞰するのに最適な文章が土屋重朗著『近代日本造船事始』の冒頭に、著者と、ある人物の問答として描かれた文章があるので、それを引用させて戴き、本稿の序章とさせて戴きたい。

■幕末維新のころ活躍した、肥田浜五郎という人をご存じですか

□さあ、名前はたしかにどこかで聞いたか、本で読んだことがあるような気がするが、どうも思い出せません

■彼は伊豆韮山の江川坦庵（太郎左衛門）の家来で、伊東玄朴らに蘭学を学んだ秀才でした。勝海舟らと長崎海軍伝習所で学び、おもに蒸気機関の方を勉強して、例の咸臨丸の機関長として海舟らと一緒に渡米した人です。旧幕時代は幕府の海軍で働き、軍艦頭取などになって、いろいろ活躍していますが、一番の功績は何といっても、日本で最初に千代田形と言う蒸気機関をもつ本格的な軍艦を、外人の力を借りずに完成したことでしょう

□ほほう、幕末の海軍といえば、勝海舟ばかりが大きく浮かび上がってしまいますが、そんなえらい人もいたんですね

■幕末には陸海といわずに、海陸といって、海防上の関係もあって海軍の方が陸軍よりも上でした。力も何倍か余計に海軍の方にそそいでいました。しかも軍務の様式や能率をあげるためにも、海軍の方が近代的性格が強く、封建制なども陸軍よりも早く稀薄になっています。長崎海軍伝習所以来、海軍からは立派な人がたくさん出ています

□肥田浜五郎は留学でもしたんですか

■とくに留学らしい留学はしていません。しかし咸臨丸で米国を見てきたことはたいへんな刺激になったことでしょう。また文久二年（１８６２）、榎本、沢、赤松など海軍の留学生がオランダに渡っていますが、肥田はそれよりおくれて、元治元年（１８６４）に石川島の造船所の施設を拡大するために、工作機械を買い付けたり、その伝習のためにオランダ、フランスに渡っています。この計画はつぶされましたが、このとき機関については相当勉強してきたようです

□維新後はどんなことをしたんですか

■維新の政変で肥田は一時故郷の伊豆に帰り、それから徳川家が封地として与えられた駿河藩に行きしたが、明治二年（１８６９）新政府に出仕をすすめられて横横須賀造船所に勤め、のち海軍省の主船寮の長となります。 須賀造船所は完全にフランスの技術者たちに牛耳られていましたので、これに奮起して造船技術の学校を建て、造船工を養成して、ついに明治九年（１８７６）名実ともに造船所を日本人の手にとりもどしました

□肥田浜五郎は造船技術を買われて、技術者として新政府に出仕したわけですか

■そうです。当時、造船技術とくに蒸気機関にかけては榎本武揚とともに、肥田の右に出る者はなかったのです。彼は技術者らしく頭は緻密で、性格はきちょうめんで、はったりのない人柄だったのであまり目立たず、いわゆる豪傑型というか、大言壮語型の多い明治初期の社会では、きわめて地味でめずらしいタイプの人だったと思います。今日では普通に見られるこうした地道な技術者タイプの人が、当時ぼつぼつ出はじめて、ある意味では日本を盛り上げる基礎となったといえるでしょう。ところが明治初期にはどちらかというと、スタンドプレー的大言壮語型か、逆に悲憤慷慨型でないと受けない。地道な技術者タイプはとかく縁の下の力持ちのような存在になりがちです。しかし、これからは明治のこういう人たちをもっと認識すべきではないかと思います。その点で肥田浜五郎は、日本のエンジニアタイプの代表的な草分けであったといってもいいでしょう

□肥田は海軍の造船ただ一筋に生きたのですか

■ところが、それがちがうんです。明治四年（１８７１）岩倉具視が全権大使として、条約改正と世界の親善、視察のために欧米の旅に出かけますが、このとき各省から一名ずつ優秀な人を選んで六名の理事官を連れて行きます。当時、横須賀造船所は工部省の所属で、肥田は工部省主船頭として参加し、明治六年（１８７３）世界を一周して帰ってくるのです。この世界一周旅行で肥田は、専門の造船ばかりでなく、緻密な頭をフルに働かせて、ひろく世界の財政、経済面も研究してきて、のちになってこれがたいへん役に立ちました

□海軍はいつ辞めましたか

■横須賀造船所は民部省、工部省、海軍省と所属が変わりましたが、やることは同じ、しかもその実権をにぎっていたのはフランス人、とくに首長のウェルニーでした。彼から名実ともに実権を完全に奪い返して、日本独自で軍艦を造ることができるという自信がついだのは明治九年（１８７６）でした。肥田は上申してウェルニーを解雇します。そして自分もその年に一応海軍の現役を去りますが、のちに海軍機関総監に任ぜられます

□その後はどんな仕事をやったんですか

■海軍退役後は、一見まったく縁のない存在と思われる宮内省に入り、御用掛となって皇室財産の維持整備、華族の財産の保全、あるいは離宮その他の造営にあたっています。また一方では、第十五国立銀行の創設に関係してその監督となり、日本鉄道会社の創設委員長として鉄道の敷設に努めます。これは岩倉公が世界視察旅行のさい、肥田のなみなみならぬ才能とすぐれた技術を見込んで、自分の片腕のごとく仕事を自由にやらせたからです。公卿出身の岩倉公は薩長などの藩閥政治をきらい、薩長以外の外部から俊才を求めていたのが、技術面で肥田という駿馬を発見したというわけでしょう

□なかなか変わった経歴の持ち主ですね。技術者から事務屋へ転向ですか

■私はそうは思わないのです。宮内省入りした後の肥田の仕事は銀行といい鉄道といい、多分に事務能力を必要としましたが、理財的数理観念と工学技術的才能がなければ、成功しなかったような仕事ばかりです。ただ政治面となると、旧幕出身それも一代官の家来にすぎない出身ですから、藩閥からは相手にされなかった。もっとも政治的野心は毛頭なかったようです

□宮内省ではその後どういう仕事をしましたか

■明治十八年（１８８５）には宮内省に御料局ができます。その初代長官となり、帝室御料の確立や民間への払下げなどについて努力しましたが、惜しいかな、四年後の同二十二年四月二十七日、東海道線藤枝駅で汽車の事故で死亡しました

□何歳でしたか

■このとき六十歳。まだまだ働けたのに、ほんとうに惜しいことでした

□すると肥田の仕事は、造船と宮内省事業の二つに大きく分けられますね

■そのとおりですね。しかし彼の中につらぬいていた科学性というか、技術者精神というものは、初めも終わりも同じものであったと思います。工学的技術も企業的技術も、肥田にとってはその根源の思想は同じであったと思います。

肥田浜五郎は件の『咸臨丸』で機関長として渡米をしており、同乗の福沢諭吉とはそれ以来親交があり、従って肥田浜五郎が亡くなった時に以下の様な文章を福沢諭吉が残している。

【福沢諭吉の書いた肥田浜五郎略伝】

肥田浜五郎君は天保九年伊豆国賀茂郡八幡野村に生れ、父を肥田春安と云い、母は川村氏なり。幼少の時、普通の教育を受け、長じて江戸に出て、荷蘭の学を修めて所得なり、安政三年六月徳川政府の命を以て、諸学士と共に長崎に行き、荷蘭の本国より招聘したる海軍の教師につき、蒸気機関の学術を伝習して、当時出色の名あり。安政六年冬、軍艦咸臨丸始めて亜米利加へ航海のとき、機関士として之に乗り込み, サンフランシスコに至り、半年ほどして帰り来、それより後も常に海軍に職を奉じ, 漸く出身して軍艦頭に進みたり。明治元年王政維新の事なりて、明治二年に至るまで、徳川政府の拠なる静岡藩に勤務せしに、同年八月更に明治政府に召され、旧に依て海軍に奉職して蒸気機関の取調, 又は運転の事を従り、朝野皆その悉細に服せざるはなし。初は徳川の海軍砲艦千代田形を造るとき、小野友五郎、春山弁蔵の二氏は船体を計画し、君は機関製作の事にあたり、前軸に大歯車を附し、後軸に小歯車を以て、転回の数を増すの法を発見して好結果を得たるが如き、数年の後荷蘭ホイゲンスの機関書を見て工風咬合したりと云ふ。蓋し是までに船用蒸気機関を作るの嚆矢なりき。実に安政四年の事なり。君の天資緻密にして一豪の微も等閑に附せず。其形の器械学に巧なると同時に、又理財に長じ、銀行等の事に関して工風したる所のもの少しとせず。明治四年三月理事官として欧米各国を巡視し、六年四月帰朝、十五年冬海軍総監に任じて、宮内省御用掛を命ぜられ、是より以後は専ら帝室御財産の事に力を尽し、前後任免の後二十年十一月勲三等に叙せられ、二十一年十月御料局長官に任じ、勅任官一等に叙せられ、上給俸を賜り、明治二十二年四月二十八日特旨を以て位階を進められて正四位に叙せられ、同日午後一時半東海道藤枝駅の旅中に没す。行年六十歳。同年五月四日東京麻布青山玉窓寺に葬る。内君渡辺氏、一男を挙げて籌一郎と称す。今二十歳家を継ぐ。

親友　福沢諭吉　謹記

肥田浜五郎氏の生涯を語るには

●幼少時代
●長崎海軍伝習所の頃
●咸臨丸での渡米
●戸田の船大工達
●千代田形軍艦の完成
●岩倉遣欧使節団同行
●石川島造船所と横須賀造船所
●宮内省御用掛と第十五国立銀行

等の事柄を述べる必要があるが、それらは次号以降に投稿させて戴く事にしたい。

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
ホームページURL：http://kaiyou-juku.org