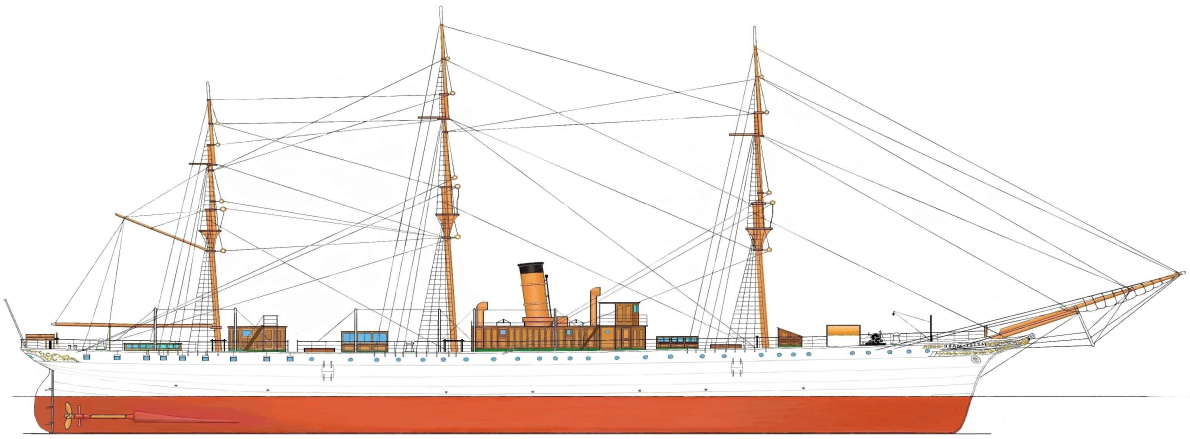
Ocean

海洋塾機関誌第17号



日本海洋塾のURL

Ocean記載のURL

令和2年12月15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。

§『白菊の歌』と商船学校§

一般会員　福谷恒男

本当の作者は誰か

『白菊の歌』は明治 37、8 年頃演歌師によって発表されたといわれていますが、はっきりとした証拠は残っていません。つい最近にいたるまでほとんどの本で作詞作曲神長瞭月となっていましたが、本当の作者は別の人のようです。

原曲の作者が山口県の旧制萩中学校の教師安藤紀一氏であることはほぼ確実で、それは明治 35 年同校の創立記念歌として作られました。筆者は「山口県立萩高等学校百年史」(1)の中に「萩中学校開校記念歌」と題する楽譜と歌詞を見出して以来、このことを指摘しています。その頃巷で歌われていた歌とはところどころ微妙に変わっているものの、原曲と認めてほぼ間違いありません。

文献(2)によると他人の曲ではないかという質問に対して、「当時は(中略)ありあわせの曲を勝手に使ったものなんです」と神長氏自身も認めています。当人が同じ頃に作った別の歌「松の声」なども、曲は他人のものながら「作詞・作曲神長瞭月」となっていますが、自分で作曲ができるようになったのはかなり後になってからのことです。

歌詞についても自作かどうかの疑いがつきまとっていますが、文献(2)に載っている次の文章のような話が一般に流布しています。

「……。その神長少年には二,三才年上の従兄に神山義弘という商船学校生がいた。従兄は日曜日など、よく少年の家に遊びに来ては学校生活のことを楽しく語ってくれた。凛々しい紺の制服姿の従兄の話は少年の夢を大きくふくらませた。遠く故郷を離れて、海へ乗り出す日のために日夜励む若者たちの姿を少年は心のなかに描いた。そして、その創造の世界を一気に書き上げた。タイトルは歌詞のなかからとって「白菊の歌」とつけた。……」

ところが、当時の商船学校の学生名簿の中に「神山義弘」の名前はありません。また原曲が作られたのは、東京からはるかに遠い山口の片田舎にある一中学校で、その開校記念歌がいかにして東京の演歌師の知るところとなったのか、きわめて大きな謎です。同県の大島商船学校の生徒で、「練習船山口丸」の歌も作った青山静純氏がこの曲に歌詞をつけたものが、上京した中学生たちによって歌い継がれて広まったともいわれていますがはたして真相はどうでしょうか。

ところで、現在入手できるもっとも古い大正 6 年発行の赤本「新詩商船学校の歌」には、他の曲とともに「白菊の歌」が「商船学校寮歌」と題されて載っていますが作者の名前はありません。大正 8 年刊の赤本「商船学校々歌」では副題が「月下の美少年」とされ神長瞭月作となっていますが、不思議なことにこの本では歌詞が 1 番から 10 番まで不自然に改変されています。

たとえば「〇霞める空に消え残る/身に染み渡る夕風に/朧月夜の秋の空/背広の服をなびかせて〇紅顔可憐の美少年が/練習艦のメンマスト/商船学校の校内の/トップの上

に立ちあがり……」といった調子で、途中にある詩も「男子志を立て学窓に入り/去年今夜の秋月を眺むれば/学若し成らずんば死すとも帰らず/更に心身大海の如し」としっかりと倒置がほどこされています。ひとまず歌詞の前後を振り替えて自分の名前で発表し、これが認められれば今度は元に戻して発表するというやりかたは、どう見ても作為的・恣意的であって、著作権をすり抜けるための手口のように思われます。

モデルとなった学校は

『白菊の歌』については、作者に関する疑惑とともに、そのモデルとなった学校の問題も存在します。やはりこれはどうしても切り離して論ずることのできない問題です。筆者は、モデルとなった学校が大島商船学校である可能性について調べるため、勤務していた学校の資料庫はもとより地元の公共図書館や歴史資料館などに足を運んで古い資料を探してまわり、早くから以下のような諸点を指摘しつづけてきました(3)(4)。

a. 原曲が比較的近距離にある旧制中学校の校歌であり、原詩の作者と目される青山氏は、同じように近隣の旧制松山中学校の応援歌に歌詞をつけて練習船の歌も作っている。

b. これは従来からよく指摘されていることであるけれども、曲の最後に「小松」の地名が現れること。「小松が原」とか「小松が浜」の表現の違いに拘泥する人もいるが、これは言い回しの上でのささいな相違に過ぎない。

c. 曲の中に挿入されている漢詩は、大島商船学校から直線距離にして 3km 程の所にあるお寺の住職海防僧・月性の作ったものである。

またこの歌の曲名は当初「商船学校寮歌」とともに「霞める空」と題されていましたが、「霞める空」の呼び方はもともと大島商船で使われていたもので、世の中が「白菊の歌」一辺倒になった後でもこちらのほうがよく使われていたということも指摘できます。

当時の商船学校は

ところでこの歌の舞台となった商船学校を調べるため当時の校友会雑誌を見てみると、会員の変遷とともに地方の商船学校との関係などもよくわかってきます。最も古い会員名簿は明治 31 年刊の第 14 号で、会員数も教職員・卒業生・在校生その他を合わせて 760 となっています。ところが次の第 18 号では減少しているものの明治 32 年の第 27 号では再び増加し、明治 33 年の第 37 号では会員数 1261 に達しています(5)。しかもこの号では大島商船学校の生徒 54 名(主として 3 期生および 4 期生)が含まれ、所属は山口県大島甲種商船学校と記載されて大坂分校や函館分校の在学生と同じ扱いとなっていて、他の商船学校とは一線を画しています。その後明治 36 年の第 69 号では所属が山口県々立山口県大島商船学校となって 12 名に減少し、明治 37 年の第 80 号では山口県立大島商船学校と変わっていますがわずかに 2 名載っているにすぎません。この号

では新たに鹿児島と広島の商船学校も1名ずつ載っていますが、大坂と函館の分校の学生は全く載らなくなりました。さらに明治38年の第91号では東京の本校教職員と在学生・卒業生だけとなり、他校の学生の名前はすべて消えています。

この変遷は、学校の制度が変更され、また地方の学校の規模が拡張されてそれぞれの卒業生の数も増え、各校ごとの校友会が成立していったことなどがその原因と考えられます。しかし一時期とはいえ大島商船の生徒のみが商船学校の校友として特別に認められていたことは特筆に値します。校友会の規則を見ると「本会の主旨を賛するもの(会誌第14、18号)」「商船学校に縁故あるもの(会誌第79,80号)」は会員になれるとされているので、学生割引の月額10銭の会費を払って入会していたのでしょう。なぜ大島だけだったのか知る由もありませんが、教職員とくに校長の指導力が大きく作用していたのではと思われます。ともあれ大島の生徒が多数校友となっていたことは、大島発祥の寮歌が東京の商船学校の寮歌として違和感なく受け入れられることに寄与していたのではないでしょうか。

『白菊の歌』の作者を追及していて思わぬ事実に遭遇することになりましたが、学校の関係者で作られる校友会が会員の増減や学校の統廃合に左右されるありさまを見るにつけ、両商船大学と五商船高専の校友会の行く末にも深甚なるUW旗を捧げたいと思います。

参考文献

(1) 山口県立萩高等学校 ： 山口県立萩高等学校百年史、115-118ページ、昭和48年3月20日。

(2) 松沢省吾 ：「白菊の歌」の作者と会う、海洋、671号、32-34ページ、昭和46年9月。

(3) 佐藤由佳子 ： 東京商船学校における「一緒に歌う文化」の展開を探る—≪白菊の歌≫の謎に導かれて—、海洋、913号、23-30ページ、2019.OCT。

(4) 福谷恒男 ：「白菊の歌」誕生のなぞ、Ocean海洋塾機関誌、第14号、1-3ページ、令和元年12月9日。

(5) 商船学校校友会 ： 校友会名簿、商船学校校友会雑誌、37号、付録1-67ページ、明治34年1月16日。

§「白菊の歌」の不思議の考察［Ⅱ］§

正会員　佐藤勝二郎

１．前口上

筆者は昭和 40 年に全寮制の名残がある東京商船大学を卒業したが、学生時代には寮歌『白菊の歌』を、なんの前口上も無く♪♪霞める空に・・・♪♪と歌い出していた。しかし、定年近い会社員時代に、卒業年次の近い後輩と雑談で寮歌『白菊の歌』に話題が及んだ時に、「あの前口上のある歌ですか」と言われて、なんじゃそれはと驚いたことがあったが、深く調べることは無かった。

近年この『白菊の歌』についていろいろと調べているうちに、下記の歌集に、前口上が記載してあるのを確認した。

日本海事広報協会 1979（S54）「日本の海の歌」
野ばら社 1995（H8）初版、2018（H30）21 刷「心の歌・日本抒情歌」
国書刊行会 1997（H10）長崎良江編著「平成の愛唱寮歌 80 曲選」
ドレミ音楽出版社 2004（H17）「軍歌・寮歌・民謡／歌の宝石箱」
国書刊行会 2012（H25）日本寮歌振興会日本寮歌集編集委員会編「日本寮歌集」

照りもせぬ曇りもせぬ　春の朧月
いたずらに去り行く　人生の春を嘆く
乙女ならずも耳を傾けて聞くであろう
さらば歌わん我等が唄を　白菊の歌

この左の『白菊の歌』の前口上は本誌 16 号で、下記の枠内のように紹介した新古今和歌集の引用であることは明らかである。

古典文学の世界では、【・・・・平安時代中期の物語『源氏物語』では、「朧月夜（おぼろづくよ）の君」という女性が光源氏と恋に落ち、やがて光源氏の須磨明石への流浪にまで関わる宿命の恋人として登場します。彼女は「朧月夜に似るものぞなき」と口ずさみます。これの本歌は新古今集の大江千里による「照りもせず　くもりもはてぬ春の夜の　朧月夜にしくものはなし」です。・・・】と紹介されている。

この＜照りもせぬ曇りもせぬ・・・＞の前口上は、平成 26 年に海洋会発刊（初版平成 6 年）の「檣濤歌集」及びそれ以前の東京の商船学校の歌集にも見出されない。

筆者の『白菊の歌』の音源コレクションでも収録されたものはない。不思議に思い海洋会発行の「檣濤歌集」の編集委員であった、先輩の吉田卓也氏に問い合わせたところ、以下のような返事を頂いた。

H31.3　吉田卓也氏の書簡

・・・「白菊の歌」の前に「照りもせず・・・」との前口上を聞いたのはE19回生(42年入学)の弓削君（カッター部）がコンパの折歌ったのが初めてです。しかし長続きはせず数年後には消えてしまいました。どうやら、彼は仙台出身で旧制第二高校の寮歌の真似をしたようです。「檣濤歌集」に採用しなかったのは編集委員の庄司先生はじめ私を除いた全員が聞いたことがないので削除しました。・・・・・・・

２．巻頭言

寮歌の「前口上」は「巻頭言」「序章」「序歌」等とも言われ、著名なものは第七高等学校の『北辰斜に』の巻頭言であり、昭和40年代に盛んであった全日本寮歌祭で、唯一「前口上」を述べるのを許されていたのは第七高等学校だけといわれている。

「北辰斜に」 巻頭言

流星落ちて住む處	**りゅうせいおちてすむところ**
橄攬の實の熟るゝ郷	**かんらんのみのうるるさと**
あくがれの南の國に	**あくがれのみんなみのくにに**
つどひにし三年の夢短しと	**つどいにしみとせのゆめみじかしと**
結びも終へぬこの幸を	**むすびもおえぬこのさちを**
或ひは饗宴の庭に	**あるいはうたげのにわに**
或ひは星夜の窓の下に	**あるいはせいやのまどのもとに**
若い高らう感情の旋律をもて	**わかいたかろうかんじょうのせんりつをもて**
思ひのまゝに歌ひ給え	**おもいのままにうたいたまえ**
歌は悲しき時の母ともなり	**うたはかなしきときのははともなり**
うれしき時の友ともなれば	**うれしきときのともともなれば**
いざや歌わんかな北辰斜め	**いざやうたわんかなほくしんななめ**

寮歌『北辰斜に』は大正4年に生まれているが、大正15年に完成した「流星落ちて…」の詩文は別個のものであって、七高の歌集で歌の前文に印刷されたのは昭和6年になってからであり、後付けなのである。

「寮歌」に前口上をつけるようになった起源は、何か事を始める前に景気づける即興的な「檄」「檄文」に倣ったものと云われ、すぐれた名文が固定化して前口上・巻頭言として吟唱されるようになったと推察されている。

この「流星落ちて・・・」の巻頭言の吟唱に始まる寮歌『北辰斜に』の「放歌高吟」の様式はカッコよく、模倣する「寮歌」が多数出来たのが確認できる。

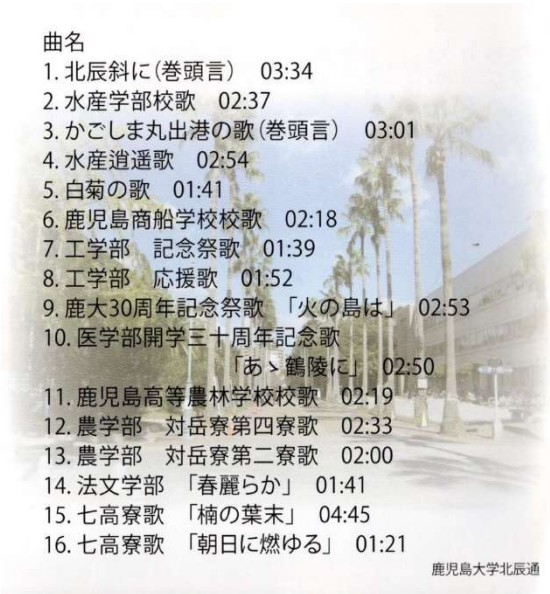
「巻頭言」の誕生経緯や伝承伝播の経緯は下記のブログで詳細を知ることができる。

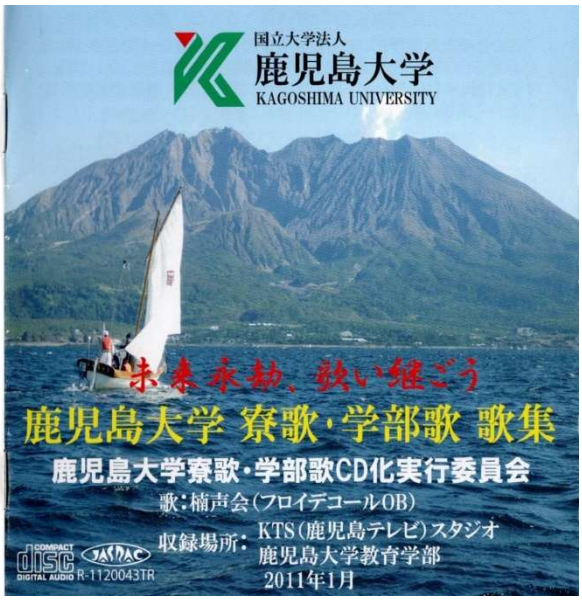
https://www.sci.kagoshima-u.ac.jp/dosokai/dosokai/shichaku/2006/hokushinnaname/kantougen.htm

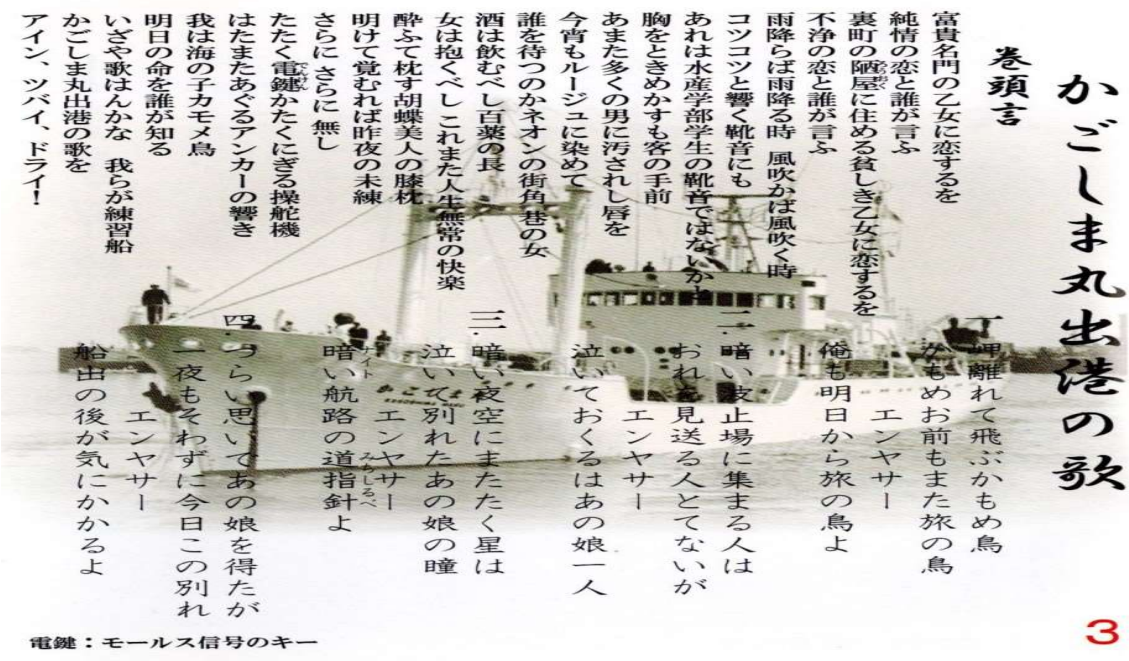
３．進徳丸・サニ公節

第七高等学校の後身である鹿児島大学の、2011 年 4 月作成の「寮歌・学部歌　歌集」CD に収録されている歌の中には、商船学校寮歌の『白菊の歌』と『進徳丸サニ公節（岬離れて）』と同じ『かごしま丸出港の歌』（歌詞は異なる部分がある）がある。

この『かごしま丸出港の歌』（長崎大学では『長崎丸出航の歌』）には巻頭言があり、巻頭言を吟唱した後に＜岬離れて　飛ぶカモメ鳥・・・＞と歌いだすのである。







この＜富貴名門の乙女に恋するを・・・＞で始まる巻頭言は、他の学校でも、それぞれの寮歌や応援歌で文言を替えて採用されており、次項の４．水産逍遥歌で、その出典について触れてみる。

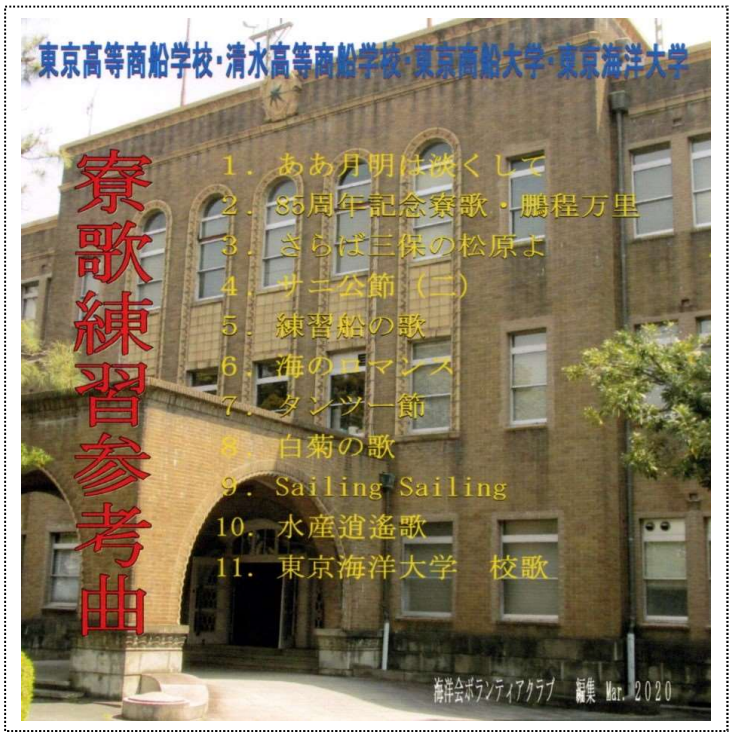
４．水産逍遥歌

本題から少し外れるが、いわゆる「寮歌」の生い立ちに関係するので、鹿児島大学のCDの4番の『水産逍遥歌』について触れておきたい。

筆者の学生時代に、東京商船大学と東京水産大学は各運動部が定期戦を行っており、我が校では「水大戦」と称していた。小生はカッター部に所属してカッター競漕の後の懇親会で、わが校は寮歌『ああ月明は』を歌い、水大はこの寮歌『水産逍遥歌』を歌いエールの交換が行われた。

この＜心猛くも鬼神ならぬ・・・＞と歌いだす悲壮感を帯びた『水産逍遥歌』は若者の琴線に触れ、いつまでも筆者の記憶に留まっていたが、寮歌指導に携わるようになってから、この歌の元歌は、作者不詳で、大正末期から昭和初期にかけて流行した『蒙古放浪の歌』であったであることがわかった。そして、この『蒙古放浪歌』の序文が前項の＜富貴名門の乙女に恋するを・・・＞の巻頭言である。この『蒙古放浪の歌』は今でも逍遥歌・応援歌として歌っている学校が多数あり、水産学部を持つ大学（北大:序文付・長崎大学・鹿児島大学・水産大学校:序文付）等では、海の歌にふさわしい歌詞で『水産逍遥歌』『水産放浪歌』との題名で歌われている。

また、歌謡曲としてアイジョージ、小林旭、加藤登紀子、鶴田浩二等の歌手が歌っている。カラオケ店では『蒙古放浪の歌』で歌うことが出来る。



今年は、東京海洋大学海洋工学部の新寮生に対して行う「寮歌指導」の為に学生祭実行委員会に提供した参考曲CDの曲目に、この「水産逍遥歌」を加えたのだが、コロナ禍で「寮歌指導」の機会が無くなった。2003年（平成15年）に東京商船大学は東京水産大学と統合して、東京海洋大学となったので、将来は、この「水産逍遥歌」が「**東京海洋大学の〇〇歌集**」に含まれることになるのではないかと思うのである。

§重要文化財「明治丸」・令和 2 年補修工事の模様§

正会員　都築雅彦

新型コロナウィルス蔓延の中、皆様には我慢の自粛生活をされておられることと思います。ワクチンも目途が付いてきたようなので先行きに少し希望が出てきたようです。

コロナのおかげで、「明治丸」の一般公開は中止となり、公開再開の目途は立っていない状況ですが、当塾の主要な活動舞台でもある保守作業は、来観者による汚損、破損がないので、展示環境のグレードアップで、中甲板の汚れ落とし、真鍮部品の磨きなど普段は手を掛けられない部分も作業しています。

大学側では、2～3 年前から目立つようになった上甲板の木造構造物の腐朽部分の補修工事にかかっていますので、その状況をお知らせします。

昭和 53（1978）年 5 月の重要文化財に指定されて以来、本船の修復は、
（1）昭和 55(1980)年 10 月から昭和 63(1988)年 1 月まで（通称「昭和の大修復工事」）で、明治 31 年当時の形に修復され、平成元（1989）年 5 月から一般公開が始まり、平成 5（1993)年からは「海洋会」会員によるボランティアガイド活動と、維持保存活動が行われてきましたが、
（2）平成 20（2008）年 12 月には腐朽などの損傷のため、一般公開中止（公開期間は 19 年半ほど）となり、その後帆走の解体、船体補強など、大修復に向けて準備工事が行われてきました。
（3）平成 25（2013)年 12 月から 27(2015)年 3 月までの、上甲板修復工事では、木甲板に復旧、船橋など上甲板構造物の新替などの工事（通称「平成の大修復工事）により、現状に復元されたものです。

この時の、修復作業、工事仕様等を見てきたボランティア会員有志によれば、本船付近の地面には腐朽菌が多いため、十分な防水対策がされていないと構造物に雨水が侵入して、木材が腐りやすいことは経験で認識されており、
「5 年でボロボロになる」との発言もあったほどで、今日の腐朽損傷は予測されており、「また修復工事やるのか」といった感じになります。

（写真上）構造材がボロボロ

明治 31 年当時の姿として上甲板構造物を木造とし、甲板もチーク材にしたことは評価できるのですが・・・、
一般の木造住宅でも 5 年で基礎部が腐朽するようなことはなく、本船はどうなっている？と思う次第です。

（写真下）

陸上建物としての雨仕舞仕様と施工が出来ておらず、部材の経年変形による防水劣化の対策がされていないため、壁を流れる雨水が風圧で構造の内部に滲入、床に溜まって腐朽菌の繁殖場となっていました。

工事後の一時期には、降雨のたびに室内に溜まった雨水を排出する作業をしたことが思い出されますが、今回の修理で基礎部の構造が判明、これでは腐るのが当然と認識した次第です。

令和 2 年の修理工事については、 10 月 12 日の週より修繕工事開始されており、
上甲板の昇降口、便所、船橋などの木製構造物の腐朽が進み、柱や梁などがボロボロになった部分 （中部便所の下部、船橋後部角の根田材、壁面の面縁など） を交換し、
合わせて、塗装を補修するもので、来年 1 月までの予定で始まりました。

新替えする木材は、水ガラスを浸透させ耐久性を高め、上部の劣化部分には防腐塗料を塗る仕様になっています。

10 月 12 日の週から着工しており、現在では便所の下部を切り取り、解体するところまで進みましたので、以下に写真を添付します。

1、船橋横の右舷及び左舷便所（写真上）

下部の角材が、浸水した水分と腐朽菌でボロボロになったため、その部分を切り取り、代わりにガラス浸透木材に置き換え、柱、壁は継ぎ足す工事です。
腐朽部分を切断、撤去したので、スカスカで浮いています。

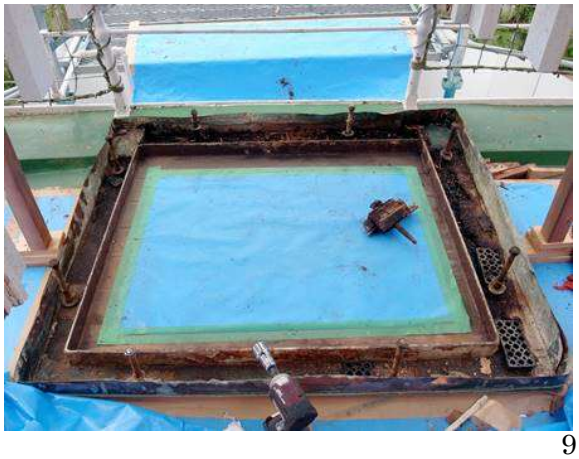
2、屋上の庇部分（写真中）

木材部品の取り合せがまずく、雨水が風圧で内部に滲入し、そのため日陰部はしっかり腐っている部分があり、腐朽部を切り替え修復するとのこと。

とはいえ、ボロボロになっていない部分にも腐朽菌は住み着いているはずで、この部分の遮水施工、防腐対策が肝心となるはず。

2、便所の基礎部（写真下）

便所の建物を収める鋼材の枠に、地覆、根田が乗る。枠には水抜き穴があけてないので、溜水が残っている。
また枠の底は甲板鋼材になっており、ガーターウェイより低いため溜り水が吐けない。



3、新替えする地覆材の調整（写真下）

新替えする木材を仮置き、上部部品との取り合い工作と接合状態を調整した後、分解して工場で水ガラスプールに漬け込み浸透させるとのこと。 この水ガラス浸透木材がどの程度耐久性があるか楽しみにしてください。

両舷にある上記便所 2 か所は、腐朽状態がひどく、つぶれて上部を支えられないほどになっていました。 これに加え、船橋室構造物の右舷最後部角と、前部にある右舷便所後部の 2 か所も同様に腐朽しているので、根元部を切り替えることになりました。

建物外壁の鏡部面縁もかなりボロボロになっている個所があり、腐朽が相当進んでいるため、ほとんどの面縁を取り換える工事となり、完工は来年 3 月ごろを予想しています。

海上で潮風と海水を浴びている船では、腐朽による損傷は少ないもので、横浜の日本丸も海で活躍した数十年間に、木製構造物が全体的に腐朽したことはなかったが、現在のドックに入れたところ腐朽が目立つようになったとの報告もあり、維持保存方法には十分な検討と対策が必要と思われる。

明治丸のケースでは、海洋会有志の指摘もあるように、3 年ほどで腐朽部分が現れ表面にキノコがでるようになり、5 年ほどでボロボロとなり、強度、形状が維持できなくなっている。

重要文化財として明治 31 年当時の姿にすることは理解できるが、本来海上で潮を浴びているものを、蒸留水である雨水に晒すなら、木造住宅に倣って雨仕舞いを施すべきで、数年で相当な修理作業が必要となる体制はいかがなものかと感じる次第で、維持修理の時間と費用を公開期間と関係してみると、合理的ではないと思慮され、今後の対応に期待したいところです。

以上

§「明治丸」周辺の状況　よもやま話　（その 1）§

正会員　松﨑　光男

§　はじめに

「明治丸」のガイドを始めてから、早くも 12 年が経とうとしている。その間、色々な見学者が来船され、見学者から色々な質問を受けた。「明治丸」は、**鉄船**として国の「重要文化財」に指定されているが、その陰には明治維新以来の歴史があり、時として、ガイドの最中に話の重点がそちらの方向に移ってしまうことがあり、「明治丸」のガイドも、「明治丸」の構造や歴史等、「明治丸」に関する知識だけではなく、「明治丸」の周辺に関する、地理的、歴史的な知識がないと務まらないと、つくづく思っているところである。

小生は、先祖が旗本であった関係で、東京生まれの、東京育ち、親戚も地方にはおらず、太平洋戦争の終戦直後の 9 月には、昭和 20 年 4 月の空襲で焼け出された後一時避難していた千葉県松戸から東京に戻り、親父が生まれ育った、焼け野が原の千代田区神田に住んで、小学校時代を過ごした。食糧難の時代でもあり、釣り好きの親父に連れられて、都電 15 番の終点であった深川の洲崎から歩いて、当時は「6 号地」（今の東雲）、「10 号地」（今の有明）、等と番号で呼ばれていた東京の埋立地（因みに、月島は 2 号地）に行き、「はぜ」を釣った。　築地や月島には親戚もおり、松戸から帰って神田に行くまでの一時期をそこで過ごしたり、神田に住んでからは「永代橋」の袂から「夢の島」（14 号地）行の水上バス（と言っても「大発」と呼ばれた旧日本軍の木造上陸用舟艇を改造）で、夢の島の「海水浴場」に行ったりしたこともある。従って、「商船学校」のある深川周辺には子供の頃から縁があった。

そんな訳で、「江戸っ子」だから東京のことは分かると思ってはいたが、いざ、ガイドの際に他人に話すとなると、大まかなことは分かるが、確信をもって他人に話すには心もとない状況にあることを痛感し、この際と思い、「明治丸」周辺の、地名、橋、等の主として地理的・歴史的なことを、少々調べてみたので、会員のご参考までにと思い、ここに纏めてみた。

飽くまでも、小生のメモ程度の調査であり、誤りがあるやも知れず、その際はご訂正をお願いする次第。

§　大川（隅田川）と「明治丸」周辺の概況

現在の「明治丸」周辺は、広い道路が走り、橋が架かり、護岸は整備され、高層マンションが林立、近代的な佇まいとなっているが、「明治丸」が建造された、明治 7 年（1874 年）以前に戻ると、「今とは全く」と云って良いほど異なる風景であったと考えられる。

徳川家康の「江戸」入城以降、精力的に河川の整備、堀の構築、田畑の開墾、海岸、湿地の埋め立て等が行われ、江戸は「百万人都市」へと発展していった。

利根川の分流である荒川から分枝された「**大川**（隅田川）」には、主として「江戸」防衛上

の理由で、橋は無かったが、家康の「江戸」入府後間もない文久 3 年（1594 年）、東北方面への治安出動の利便の為、**「千住大橋」**を架橋した。以降、約 60 年に亘って、大川に架かる橋は、この「千住大橋」のみであった。

明暦 3 年（1657 年）の江戸大火の際に、大川に橋がなく、逃げ場を失った多くの人が焼死したことを契機に、万治 3 年（1660 年）**「両国橋」**が架けられた。当時は、大川の右岸が「武蔵の国」、左岸が「下総の国」となっていた為、この橋は「両国橋」と名付けられた。しかし、江戸の人口増大につれ、大川左岸（下総側）の、埋め立て、開墾、人口の移動が進み、「江戸」は大川を飲み込んで発展していった為、亨保 4 年（1719 年）から、深川、本所は、江戸町奉行所の支配下となった。

次に、元禄 6 年（1693 年）に**「新大橋」**が架けられた。先に架けられた「両国橋」が架橋当時は「大橋」とも呼ばれていたため、「新大橋」の名称となった。

更に、元禄 9 年（1696 年）、徳川綱吉の 50 歳のお祝いの記念事業として**「永代橋」**が架橋された。

最後に、安永 3 年（1774 年）**「大川橋」**が架けられた。「大川橋」は、明治 8 年の架替時に、現在の**「吾妻橋」**に改称された。

以上、五つの橋を「**江戸五橋**」と称している。（上の図には、「千住大橋」は、「大川橋」の更に上流にある為、表示されていない）

図からも分かるように、江戸時代の終わりまで、「永代橋」から下流には橋が無く、大川の河口には、「石川島」、「鍋島（後に佃島）」、「越中島」と云った、島、埋立地、中洲があり、

その先は「江戸湊」であり、「東京湾」に直接広がっていた。
　以下に、関連する橋や島について、個別の情報を纏めてみた。

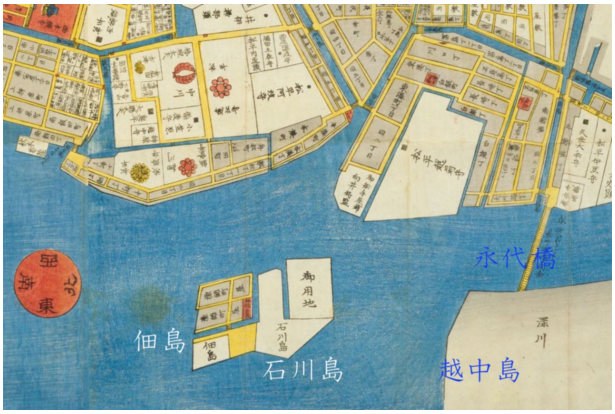
§　越中島

　「越中島」に関する資料は少ない。　各種の資料の記載によれば、**「越中島」**と云う地名は、江戸時代初期に、大川（隅田川）の河口の中洲地帯に、久能山警衛役を務めた旗本である**「榊原越中守照清」**の屋敷（別邸）があった為、俗称として、その中州が「越中島」と呼ばれたことに由来するとある。　「榊原越中守照清」の屋敷（別邸）があったとは云え、度重なる台風などの風浪のため荒廃し、遂には更地となったが、海水が流入するため家屋敷を建てる者もなく、島は石材置き場として利用された。
　元禄年間（1688～1704 年）に、「越中島」は、大川河口の川浚いの際に土捨場となった結果、築き直されて当初の状態に復帰、正徳元年（1711 年）旗本・御家人の拝領屋敷地となり、「深川越中島町」とした。その後、大川河口周辺が次第に埋め立てられ、新田の開発なども行われた結果、田畑、町場の広さは約 4 万坪にも及んだ。新しくできた町は、俗に「古石場」と云われ、料理茶屋等がおかれた。（因みに、大学の学生寮地区の北東側（門前仲町側）は、現在「古石場」と云う町名になっている）
　幕末の天保 13 年（1842 年）に武家地となり、1,858 年（安政 5 年）から 1866 年（慶応 2 年）まで、幕府の武術修練所である「講武所」の附属施設である、「銃隊調練場」と「水泳調練場」となった。　黒船対策として、**「越中島砲台」**の構築が行われたが、未完成で終わったようで、その痕跡と思われる石積みの石が大学構内に残っている。　明治元年（1868 年）、調練所は明治政府の「軍務官」の所管となり、明治 8 年（1875 年）には陸軍省用地となり、陸軍練兵場があった（明治天皇が閲兵した記念碑が、「明治丸」船尾付近の、相生橋の袂にある）。　その後、明治 35 年（1902 年）には**「商船学校」**が霊岸島から移転、**「水産講習所」**（明治 30 年設立、後の東京水産大学。現在の越中島会館が校舎）が明治 36 年（1903 年）港区芝から越中島に移転、更に**「工業試験所」**（現在の（独）産業技術総合研究所）が、明治 33 年（1900 年）設置された。これら三つの施設は、現在の清澄通り側から、「商船学校」、「水産講習所」「工業試験所」の順に並んでいた。　ご存知のとおり、太平洋戦争の終戦直後の、昭和 20 年（1945 年）9 月「商船学校」、「明治丸」、共に米軍に接収され、後に、「水産講習所地区」は、商船学校の寮地区との振替で、12 月から接収された。
　昭和 25 年（1950 年）、折しも勃発した「朝鮮戦争」の影響を受けて、後に「自衛隊」となる**「警察予備隊」**が、越中島本館校舎地区を本部として発足（同年 7 月）、昭和 27 年 8 月には「海上警備隊」と合体して**「保安庁」**（後に「防衛庁」）となった。（この意味から、越中島は「自衛隊」発祥の地とも云える）
　昭和 27 年（1952 年）11 月には念願の「進駐軍の接収が解除」となったが、「保安庁」は、駐留米軍が麻布に移転した後の「越中島本館校舎」に、文部省、大蔵省の了解も無しに一方的に居座ってしまった。その後も「警察予備隊」は依然として居座っていたため、大学、海洋会、更には学生や父兄が中心になり強力に返還運動を展開し、漸く、昭和 31 年（1956 年）3 月末、本校舎地区が「防衛庁」から返還され、同年 8 月、大学本部が清水より本館校舎地

区に移転したが、依然として、「旧水産講習所地区」は「防衛庁」の占拠が続いた。
　昭和 35 年（1960 年）1 月に、「防衛庁」から「旧水産講習所地区」が返還されたが、既に、旧水産講習所は「東京水産大学」となり、品川の旧海軍経理学校跡地に移転していたため、「旧水産講習所地区」は東京商船大学が継承し、昭和 35 年（1960 年）の夏休みを利用して、清水分校（1,2 年生）が東京に移転し、同年 10 月 1 日の後期授業から全学生が一つのキャンパスで勉学に勤しめる環境となった。昭和 36 年 4 月入学の 13 回生から、東京入学となった。

§　石川島　佃島

　「明治丸」の船尾から隅田川方面を眺めると、近代的な高層マンションが林立する場所が目に入る。「石川島」と呼ばれる地域である（現在の住所は、中央区佃一丁目、二丁目）。
　「石川島」は、大川（隅田川）の河口にあった小さな島で、元々は「鎧島」とか「森島」と云われていたが、三代将軍「徳川家光」の時代に、旗本**「石川八左衛門正次」**が拝領したため「石川島」又は「八左衛門島」と呼ばれるようになった。その後、石川氏は永田町に屋敷替えとなり、跡地は炭置き場などに利用された。　一方、「徳川家康」の命で移住した摂津国佃村の漁師が、「石川島」の川下側にあった州を、正保元年（1644 年）に幕府から拝領し、埋め立てをして築いた島が**「佃島」**である。「佃島」は「佃煮」の発祥の地である。
　寛政元年（1789 年）火付盗賊改方長官　**「長谷川平蔵宣以」**（池波正太郎の「鬼平犯科帳」の平蔵）が、老中　松平定信　に建言して、「石川島」と「佃島」の間の葦が茂る湿地帯を埋め立てて陸地とし、俗に云う**「石川島人足寄場」**（正式には**「加役方人足寄場」**）が、寛政 2 年（1790 年）に設置された。　「石川島」と「佃島」の間は「佃堀」により隔てられ、小さな橋（住吉小橋）が架かっていたと云う。



古地図にある「石川島」

現在の「石川島地区」（左に行けば明治丸）

赤枠内が「人足寄場」（寛政三年）

「人足寄場」は、経済的に困窮した「無宿人」や「軽罰人」の「自立支援施設」で、生活指導や職業訓練を行い、自立支援、再犯防止のためのプログラムが実行された。大工、建具職人など特技を持つものは更なる訓練を、特技のない者には、塗り物、傘張り、等の手内職や土木作業の指導を行った。社会復帰の為の教育を行い、労働に対しては手当を支給し、支給金の一部は強制的に貯金させ、3 年の収容期間を終了して出所の際に、更生資金として交付した。幕府の資金で運用されたが、資金不足であり、平蔵は大名屋敷跡地を商人に資材置場等として貸し出して、借地代を運営資金に充てたりしたと云う。

当初は、火付盗賊改方の所管であったが、後には町奉行所に属する「人足寄場奉行」が差配した。「人足寄場」は明治 3 年に廃止となり、「石川島徒場」などの名称変更の後、明治 10 年**「石川島監獄署」**となった。その後、東京の都市化が進み、巣鴨へ移転**「巣鴨監獄・刑務所」**となった。戦後の東京裁判で有名な「巣鴨プリズン」である。その後、府中に移転**「府中刑務所」**となった。「巣鴨プリズン」の跡地には「池袋サンシャイン」が建っている。

幕末の黒船来航により「石川島」は別の顔を見せる。
当時、幕府は、**「浦賀造船所**（1853 **年）」**、**「長崎製鉄所**（1861 **年）」**、**「横須賀製鉄所**（1864 **年）」**等の軍事施設を建設し、軍備の近代化を図っていた。　嘉永 6 年（1853 年）幕府は、水戸藩主「徳川斉昭」に命じて、「石川島」に日本初となる洋式造船所、**「石川島造船所」**を造り、洋式軍艦「旭日丸」、蒸気軍艦「千代田丸」等を建造した。

明治になり、これら施設は兵部省所管となり、明治 5 年（1872 年）には海軍省に移管された。その後、明治 9 年（1876 年）民間に払い下げとなり、元幕臣の**「平野富二」**の下で、民営の**「石川島平野造船所」**となった。言わずと知れた、現在の**「IHI」**の始まりである。第一船となる、木造外輪汽船**「通運丸」**は、同年 11 月初めに起工、三ヶ月後の、明治 10 年 2 月 4 日に完成した。　合計二十数隻にも及ぶ「通運丸」船団は、後に**「日通」**となる**「内国通運会社」**が、利根川水系を利用した、東京と銚子等を結ぶ内陸貨客輸送に従事した。

ここで、**「平野富二」**について少し触れる。（石渡幸二　著「あの船この船」から　引用）
「富二」は弘化 3 年（1846 年）幕臣矢次豊三郎の次男として長崎で生まれた。17 歳で幕府汽船の機関士となり、続いて幕府軍艦「回天」の一等機関士に任命されるが、たまたま坂本

龍馬と知り合い、海援隊に身を置く。　龍馬の死後、維新の到来と共に、官営**「長崎製鉄所」**の機関方を拝命し、たちまち頭角を表し、24 歳で「長崎製鉄所長」となった。明治 3 年のことである。明治 4 年（1871 年）「長崎製鉄所」が長崎県から工部省へ移管されることになり、工部少丞**「山尾庸三」**が同省から引継人として赴いたので、財産・帳簿類の授受を終えたあと、平野は辞職した（「長崎製鉄所」は**「長崎造船所」**に名称変更）。　その後、平野は先輩の「本木昌造」が起業し、つぶれ掛かっていた活字製造業を引き受けて、見事再建に成功し、更に業務を拡大して、明治 6 年、東京築地に「平野活版製造所」を設立した。　財をなした平野は、明治 9 年（1876 年）予てからの念願であった造船業に乗り出した。折から官営の「石川島造船所」が閉鎖されることを知った平野は、その敷地と附属施設の借用を東京府に申請した。長崎時代の平野の実績と盛名は、政府当局にも良く知られており、申請はつつがなく受理され、同年 10 月 30 日**「石川島平野造船所」**は、その一歩を踏み出したのである。

1903年12月出版スケッチ＝築地方面から石川島を描写

上の図は、明治 36 年（1903 年）の「石川島平野造船所」のスケッチであるが、
遠くに**「相生橋」**と**「明治丸」**が描かれている。

「明治丸」は、明治 29 年（1896 年）7 月に「商船学校」に譲渡され、永代橋下流に係留され、翌年 11 月に「商船学校」に移管されて帆船練習船となった後、明治 31 年（1898 年）、品川の**「緒明造船所」**にて三檣シップ型に改造された。　一方、「商船学校」は、明治 32 年 11 月、学校用敷地として、越中島の、元の陸軍省用地を内務省より受領し、更に、翌年 3 月、「明治丸」繋船場として越中島校地に隣接する公有水面を受領した。

霊岸島から越中島への校舎移転（明治 35 年 1 月）に先立ち、「明治丸」は**「石川島造船所」**のドックにて、船体の塗装工事を行った後、ドック入口付近の隅田川に一時係留された。
「明治丸」は、当時としては大型の船舶であり、更に自航能力を無くしており、「石川島」と「越中島」の間は目と鼻の先の如く近距離とは云え、移動作業は困難を極めた。　移動航路

となる隅田川河口の浅瀬の浚渫、係留校池の浚渫等の工事を行った後、吃水を浅くして錨鎖数本による操船で、明治 34 年（1901 年）12 月 25 日、無事に校池内に定繋した。

現在では、「石川島」と「越中島」を繋ぐ「相生橋」があり、上記の如き移動は不可能であるが、「相生橋」は、「明治丸」の移動後の、明治 36 年（1903 年）3 月の開通であり、移動時には、橋は無かった。
上図に、「明治丸」と「相生橋」が見えるのは、作図が明治 36 年 12 月となっており、頷ける。

以上

（次回は、（**その 2**）として「相生橋」「永代橋」「勝鬨橋」等、更に、隅田川周辺について書く予定です）

§幕末の西洋型機帆船製造§

正会員　澤間譲治

米国から帰国した肥田浜五郎が桜田門外の変を端緒とした幕末の政治的混乱の中、幕臣として、又長崎海軍伝習所出身者として、幕府海軍の中で如何に活躍したかは、当該機関誌１６号で記した。１７号の当該寄稿では、いよいよ肥田浜五郎が日本造船の父と言われる所以の業績に筆を進めたいが、その前に、所謂幕末（１８５３年のペリー来航から１８６８年の明治政府誕生までの１５年間）に我々の先輩が日本人自らの手によって、どれだけの努力を重ねて日本製の軍艦（蒸気船＝機帆船）を作り上げたのかを振り返ってみたい。

よく言われる様に、１４～１６世紀の大航海時代、ヨーロッパ人は鉄砲や大砲を持って、南北アメリカ、アフリカ、中東やアジア等々、世界中を征服していきました。そのヨーロッパ人がもたらした鉄砲や大砲、軍艦を、自らも作ろうとして、見事にそれを成し遂げ、究極的には西欧を凌駕するレベルに達した非西欧民族は、我が日本民族だけだったのではないかと思う時、これから述べる事柄は、世界史的枠組みの中に、日本民族の果たした役割（日露戦争の勝利によって、有色人種に、白人からの独立の希望＝民族自決の思想を植え付けた）の意味と原因を模索する際の補助線となるのではと思案する次第で、そうした視座から本稿を書かせて戴きます。

幕末に日本人の手によって造られた蒸気船は、大小様々であるが、ここでは代表的な船三艘、昇平丸、旭日丸、鳳凰丸を東京大学教授　安達裕之氏によって書かれた論文『近代造船の曙』を参考にして、それらを造るに当たって幕府と各藩が如何に悪戦苦闘したかを述べてみたい。

（**注**）『近代造船の曙』: 造船協会発刊「日本近世造船史」を題材にしながら、氏独自の見解を述べた論文。序に論文の主旨が簡単に述べられており、幕末の造船を取り巻く内外の状況が述べられているので、少々長くなりますが、先ずその部分を紹介させて戴く事にします。

＊＊

＜はじめに＞

造船協会の編纂した「日本近世造船史」は, 嘉永 6 年(1853)から明治 40 年(1907)までの我が国における造船事業の発展を通観した書である。当該書目を一見すると, 現代人なら安土桃山・江戸時代造船史と誤解しかねないが、書目の近世は, 今日の言葉で言えば現代を意味する。本書がペリーの来航した嘉永 6 年を起点としたのは当然としても、終点の明治 40 年は、おそらく明治 38 年の日露戦争の勝利を契機として翌年, 本書の編集

委員が任命され、編纂が本格化したため、区切りのよい年として選ばれたにすぎまい。編纂には 4 年を要し、明治 44 年に刊行された本書は、図らずも明治時代の造船事業を総括する書となった。

19 世紀の西欧では帆船から蒸気船への転換が進行中であったことを反映して、我が国には帆船と蒸気船がほぼ並行して導入された。もっとも、蒸気船の場合,建造に不可欠な機械工業の基盤がなく、外国からプラントを輸入して、外国人の指導のもとに造船所を建設することから始めなければならなかったが、帆船は在来技術で対応できたから、帆船の国産化が先行したことはいうまでもない。まず嘉永 6 年 9 月の大船建造禁止令の解除と相前後して鹿児島で昇平丸、浦賀で鳳凰丸、石川島で旭日丸といったバーク形やシップ形が起工され、ついで津波で乗艦を失ったロシア使節プチャーチン一行の代船建造に加わった戸田の船大工の手で安政 2 年(1855)にスクーナー君沢形が造られた。以後、各地で洋式帆船の建造が進められてゆく。「日本近世造船史」は、鎖国政策のため幕府が造船に制限を加えた結果,海事界は極度の不振に陥り、造船業の進歩は全く阻害された、と鎖国下の造船業を総括したうえで、『二百有余年間、外界の刺激を受けざりし我造船業者は、大船製造の技術に暗く、唯僅かに外観に於いて,西洋式を模倣せるに止まり、船体要部の構造に至りては、毫も在来の大和形船と異なることなく、頗る脆弱不完全たるを免かれざりき』と低い評価を下し、戸田におけるロシア人の造船によって本格的な洋式造船術が習得された、と述べている。確かに、「日本近世造船史」の説くように、幕府が鎖国のために造船を制限し、また旭日丸や昇平丸などにさまざまの欠陥があったことが事実とすれば、戸田での造船を近代造船の濫觴とする説には説得力がある。しかし、近世初期に幕府は大名の水軍力抑止のために在来形船に制限を課したのであって、その一環として大船建造禁止令が寛永 12 年(1635)に制定された。朱印船のような航洋船は禁令の対象外であり、在来形商船に対する制限も寛永 15 年に撤廃された。ところが、西欧諸国の接近により鎖国意識が芽生え、海防論が流行して軍船問題が再燃する 18 世紀後期、幕府は鎖国のために帆装をはじめ船舶に制限を加えたとする観念が生まれ、それがやがて定着した。大船建造禁止令は軍船無用の泰平の世が長く続くなかで死文と化していたが、立法趣旨が条文に明記されていないうえ、時代に応じた解釈を許す条文であったため,泰平の眠りから覚めて、鎖国維持のため航洋船とりわけ洋式船を禁じる法として復活した。幕末の鎖国のための造船制限観は、明治時代以降、常識と化し、「日本近世造船史」の編纂者もその常識に従ったにすぎない。ちなみに、大船は当代の代表的な大型船の代名詞として用いられることがあり、幕末には西欧の航洋船が和船に比して巨大であったことから転じて、航洋船、特に洋式船を意味した。

＜洋式船導入の経緯＞

18 世紀末にロシアが幕府に通商を要求して以来、鎖国の維持をめぐって西欧諸国との緊張が高まり、海防論が世上をにぎわした。海防論者は誰しも大砲と軍艦に関して軍備

拡充論を展開したが、大砲についてはその存在を前提として方策が立てられたのに対し、軍艦のほうは名ばかりの在来形軍船では西欧船に歯がたたないという共通認識の下に、さまざまな代替船の策が出された。なかでも有力な策の一つとして多くの識者に支持されたのが大船策である。ここで銘記すべきは、大船主義者が、船と西欧船あるいは洋式船などの航洋船を対蹠的にとらえていたことである。和船と大船は大洋を渡航しうるか否かによって一線を画されるとともに、脆弱なる和船対堅固な大船という明確な図式で裁断されるのが常で、大船を建造して、平時に商船として用いれば海難の憂いもない、という彼等の常套句がそれを端的に示している。もとより、和船に低い評価を下す彼等が、「日本近世造船史」の説くような外観だけが洋式で、船体構造は和船と同じ船で満足するわけがない。

和船と大船は船体構造から艤装に至るまでことごとく違うから、大船の建造が和船しか知らない日本の船大工の手に余ることは、大船主義者も十分に承知していた。では、どうすればよいのか。天保 8 年(1837)に水戸議主徳川斉昭に献じた『献芹微衷」で八王子千人同心組頭松本斗機藏は,こう主張する。【西洋船様ノ大船造ルニハ、我邦ノ船匠臆度ニテハ中々ナルマシキナリ。然レハ和蘭人二命セラレ、彼邦ノ船匠請ハレ、我邦ノ船匠ヲシテ就テ製作ノ法ヲ受学ハセ,其上ニテ彼力船匠ノ相手トナリ、先ツ西洋船様ノ新艘三四艘ヲ作リ試シムヘシ】これが、当時の常識といってよいだろう。しかし、オランダからの船大工の招聘は大名の手には余ったろうし、幕府にしても、三度、異国船の導入を図った 18 世紀後期ならともかくも、松本斗機藏の時代には実現の可能性はまったくなかった。天保 8 年(1837) 6 月のモリソン号の来航から嘉永 6 年(1853) 6 月のペリー艦隊の来航までの幕府の海防政策の主導権は,新たな西洋技術の導入が文化侵略の端緒となることを恐れる有司の手に握られていたからである。洋式軍艦の導入に対して彼等は、大船建造禁止令を盾にその航洋性が禁令に触れると反対したばかりか、祖法たる鎖国を持ち出して、禁教のみならず蛮夷にならうことを禁じるため国を鎖したとか、禁教のために国を鎖した以上、蛮夷にならうのは厳禁の筋とその蛮夷に倣った船制に異をえた。それでも弘化 4 年(1847)に浦賀奉行が提出したスループ形船の案では、審議の引延ばしと三度の反対にもかかわらず、彼等も大船主義を信奉する老中首座阿部正弘に押し切られた。こうして嘉永 2 年(1849)に浦賀で造られたのがスループ形蒼隼丸である。とはいえ、阿部も帆装が異国船に類して紛らわしいという彼等の反対を無視できず、建造案は三檣縦帆船から, 二檣横帆船、単檣横帆船と二転三転し、ようやく単檣横帆船で決着をみた。なお、スループ形船とは小型洋式船の意で、蒼隼丸は嘉永 3 年に焼失、翌年、代船として晨風丸が造られ、また江戸湾警備にあたる会津藩が嘉永 5 年から翌年にかけて浦賀奉行に依頼して都合 2 艘を建造している。幕府は江戸湾警備の大名を除けば、大名の洋式船建造の願いを許さなかった。けれども、例外が一つある。頻々と英仏艦船の来航する琉球の防衛を名目として薩摩藩の提出した琉大砲船の建造願いが嘉永 6 年 4 月に認められたのがそれである。琉大砲船とは軍艦仕立てのジャンクのことであるが、実

際には洋式軍艦昇平丸が建造されているので、琉大砲船は名目にすぎない。もとより、琉球は薩摩藩の支配下にあるものの、建前上は外国であったから、琉大砲船であれ洋式軍艦であれ、建造を薩摩藩に認めても国内法上の問題はないというのが幕府の立場であった。洋式軍艦の導入を阻む有司の固い壁を一撃で打ち破ったのが、嘉永 6 年(1853)6 月 3 日のペリー艦隊の来航、より正確にいえば江戸内海侵入である。いまだ内海に入った異国船はなく、大型で不案内の異国船が洲の多い内海に侵入するのは無理と大方の幕府の有司は信じこんでいた。概して、西欧の文化侵略を恐れる有司は外患よりも内憂を重視し、海防の充実よりも疲弊の回避を最優先課題としていたが、ペリーの砲艦外交に屈し、ここに大勢が一変した。来春のペリー再航に備えて海軍力の増強に迫られた幕府は、ペリー艦隊が浦賀を退去してわずか 1 週間後の 6 月 19 日、オランダからの艦船の輸入を決め、8 月 8 日に水戸藩に旭日丸建造の内命を下し、9 月 5 日には浦賀奉行に鳳凰丸の建造を命じた。9 月 15 日、大船建造禁止令が解かれ、ついに近代造船への扉が開かれた。アメリカ国書についての上書のなかで洋式軍艦の建造を必須とした大名は少なくなかったが、禁令が解除されても、既に内命の下っていた水戸藩を除けば、年内に薩摩藩が蒸気船 3 艘を含む 15 艘の軍艦建造計画を提出し、岡・丸亀・赤穂・大溝４藩が組合して１艘の建造を願い出たに過ぎなかった。建造費の負担に耐えないか、建造法が分からない大名が殆どで、造船近代化の前途は多難であった。

＊＊＊

以上が幕末の造船事情を覆う内外の政治環境、特に国内環境であるが、これから冒頭に述べた昇平丸、旭日丸、鳳凰丸について、個々のケースをご紹介する事で、当時の造船事情をより詳細に知って戴く事にしたい。

＜薩摩藩建造の昇平丸＞

嘉永 4 年(1851)に襲封した島津斉彬は、幕末の数ある大船主義者の中でも大船策を実行に移す手段を準備していた点で水戸藩主徳川斉昭とともに一頭地を抜いた存在であった。しかも、彼には天保改革で蓄積された豊かな財力の裏付けもあった。嘉永 6 年 4 月に幕府から琉大砲船建造の許可が下りると、ペリー艦隊が琉球から江戸への途上にあった 5 月、桜島で 15 間(29.5m)の昇平丸を起こしたばかりか、12 月に幕府に提出した 15 艘の軍艦建造計画が認められると、翌安政元年 7 月に 24 間の大元丸と承天丸、20 問の鳳瑞丸と万年丸の建造に着手した。薩摩藩の洋式船の建造を担当したのは田原市助である。「日本近世造船史」では、沢太郎左衛門の回顧に拠って、松本弘安が和蘭の造船書を口訳し、大和形船大工にその意義を伝へ,以て工事を施工したと記述しているが、先の安達教授によるとそれは以下の理由によって誤りであるらしい。松本は弘化 2 年(1845)から嘉永 6 年まで江戸で戸塚静海・川本幸民・伊東玄朴について蘭学を修行した後、斉彬の入国に同行して 6 月 21 日に鹿児島に着いた。その時すでに昇平丸は起工さ

れており、また帰国の理由は養母の病気だから、松本が昇平丸に関わったはずがない。田原直助は、大元丸などの完成間近い安政 2 年(1855)8 月,昇平丸以下 5 艘の洋式船を建造した経験にもとづいて「造船製式」を著した。本書は、「巻之一」で造船の手順と仕様、それに船材の選び方を論じ、「巻之二」で 24 間船を基準とした木割を述べ、付図 1 巻に 24 間船の各部の縮図 36 図を載せる。木割は,船体や部材の寸法を船体の構成上基準となるものとの割合で示す方法をいい、日本の伝統的な船の設計法であるから、本書は日本に相応しい最初の洋式造船書と評してよかろう。附言をひもとくと、田原の洋式造船術習得の経緯が以下の如く記されている。『1822 年に造船匠何某の著した「レーキ」所載の図の写し数葉と「七種軍艦造法論」の図引を参考にし、その欠を「一葉西洋船の諸図」つまり一枚物の西洋船の図で補って洋式造船術を研究し、雛形(模型)を作って確かめたうえで、昇平丸の建造に着手した』と。蘭学者ではないだけに、田原が図面に拠ったのもけだし当然だろう。雛形の製作は未経験の船を建造する際の常套手段であり、旭日丸や鳳凰丸でも行われている。さらに明治 17 年(1884)に彼が述べたところによれば、船頭花田喜三左衛門とともに長崎に赴き、密かに造船法についてオランダ船長某に質問したという。嘉永 4 年(1851)に彼は長崎に派遣され、マーネンについて陸戦砲隊の運動式を学んでいるから、船長に質したのはこのときかもしれない。ここで田原の挙げる 2 部の造船書について説明しておこう。なお、一枚物の西洋船の図は造船書に記載のない帆装を知るうえで必要だったと思われるが、日下のところ特定する術がない。

まず 1822 年の造船蘭書とは、同年に刊行された J.C.Rijk,Handleiding tot de Kennis van den Scheepsbouw.である。田原のいう「レーキ」は書名ではなく著者名(レイク)であるが、当時は「レーキ」あるいは「レイキ」と著者名で呼び慣わされていた。出版後、30 年を経て時代遅れになっていたにもかかわらず、本書が一時期バイブルのごとくもてはやされたのは、詳しい 6 枚の図面が付いていたからで、その写しが今に多く伝えられている。

次に「七種軍艦造法論」は、備砲 80 門の第 1 等戦艦から備砲 22 門の第 7 等戦艦まで 7 種類の軍艦について述べた翻訳造船書である。翻訳者および翻訳年は詳らかでないが,原書は 1757 年刊行の L. van Zwijndrecht, Verhandeling van den Hollandschen Scheepsbouw. とみてよい。「レーキ」の 65 年も前に出版されたにもかかわらず、同書がなお通用したのは、洋式造船書の入手がむつかしかったからである。徳川斉昭と同じ大船主義を奉じる宇和島藩主伊達宗城は、嘉永 3 年(1850)6 月 23 日に斉昭にあてた書状のなかで、入手しうる洋式軍艦の製造書は「七種軍監造法論」くらいしかない、と必死の探索も空しく洋式造船書を入手できない現状に苛立ちを募らせている。

幕末に普及した翻訳造船書としては、「七種軍艦造法論」の他には文化 5 年(1808)の本木正栄訳「軍艦図解」があるにすぎないが、図説の域をでず、実船の建造に資するところはほとんどなかっただろう。翻訳書といえば、「レーキ」も「軍艦利尼舶製造全書」と題して翻訳されている。嘉永 6 年 9 月から 11 月までの起草と推定される時務策のな

かで山形藩儒者塩谷宕陰は、大船建造禁止令を解いても諸侯による造艦が進歩しないのは財政難のみならず建造法が分からないためと断じて、ジャワでの艦船の購入に次ぐ策として「レーキ』の翻訳を推奨し、伊達宗城が伊東玄朴の熱生に命じて翻訳中と聞く造船書は「レーキ」と思われる、と述べている。宕陰の推測の当否はともかくとして、「軍艦利尼舶製造全書」はあまり普及しなかったらしく、2本が伝存するにすぎない。安政元年(1854)のファビュスを皮切りに翌年から本格化する長崎における海軍伝習で洋式造船術が教授され、安政2年に乗艦を失ったロシア人の造船に参加した戸田の船大工が現場で洋式造船術を習得したことが、時代遅れの翻訳書を不要にした一因だろう。 今日,「七種軍艦造法論」やファビュスの伝習の成果たる「西洋軍艦・蒸気船製造方伝習書」を眼にする機会に事欠かないことを想えば、「レーキ」の翻訳はあまりに時機を失していたといわざるをえない。

このように昇平丸以下の薩摩藩の洋式船は、1822年の 「レーキ」と1757年の「七種軍艦造法論」といった一時代 も二時代も前の造船書に拠って造られた。それ故、これらの船が船体から艤装まで洋式であったことは当然であるが ,西欧人の眼には旧式船と映じ、安政5年(1858) 5月,鹿児島で万年丸を見た長崎海軍伝習所のオランダ人 教官カッティンディーケはこう述べている。「古い造船学の書物に載っている図面を手本にして造られただけあって、ずいぶん酷いものであった。胴体や造りは、大げさに言えば、ちょうど昔の東インド会社の船に似ている」。

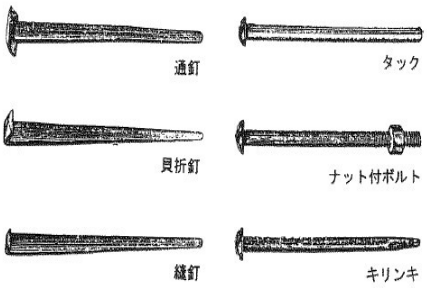
薩摩藩の洋式船で必ずといっていいほど問題にされるのが船釘で、鎖国下の日本の船大工が洋式造船技術をこなせなかった証左と目されてきた。「日本近世造船史」が栗本鋤雲の回顧談に粉飾を施して、こう説いたからである。これらの船は、外板と肋骨の固結に外方の一端のみに頂部 のある打込み式の釘を用いたため、釘が船体の振動で緩んで水が止まない致命的な欠陥を有していた、と。

一端のみに頭部のある打ち込み式の釘とは、打ち抜いて尾を取る和船の通釘の類を言うのだろう。洋式船の外付板・内付板と肋材の結合に用いるキリンキは、形状は異なるものの、通釘と同類だから、なぜ通釘なら漏水し、キリンキなら漏水しないか、なんとも理解に苦しむが、ともあれ「造舶製式」によると、船体主要部の結合に用いるのはキリンキ、ナット付きボルト、タックであって、和式の釘ではない。机上の空論でなく、ネジを切った釘が実際に使われていたことは、越前藩の作成した昇平丸の絵図の右隅を見れば明白である。ネジを切った釘は、和船では使わないだけに、よほど強烈な印象を与えたに違いない。「日本近世造船史」の説を読むと、西欧船は漏水しないかのような印象を受けるが、西欧船に漏水は付き物で、建造後数年もすると船体の継ぎ目から間断なく水が漏れ、一日に数回ポンプで排水しなければならなかった。「レーキ」の付図には２種のポンプの図が載っており、図をみれば用途は歴然としている。チェーンポンプはともかく、ハンドポンプは和船のスッポンと原理は同じだから、同一物でなくとも代替物を造れた筈である。しかし、どういう訳か「造舶製式」には言及がない。鹿児島で

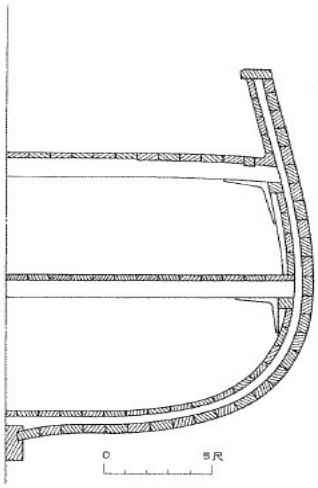
万年丸をみたカッテンディーケが、船底のいたるところに水がたまっていると報じたところからすれば、薩摩藩の洋式船にはポンプがなかったのかもしれない。【「造舶製式」を読んで解せないところがポンプの他にもいくつかある】と安達氏は述べているが、情報が限られた中で造船蘭書や翻訳造船書を読み解いて、洋式船を造り上げた田原直助の力量は高く評価されるべきだろう。

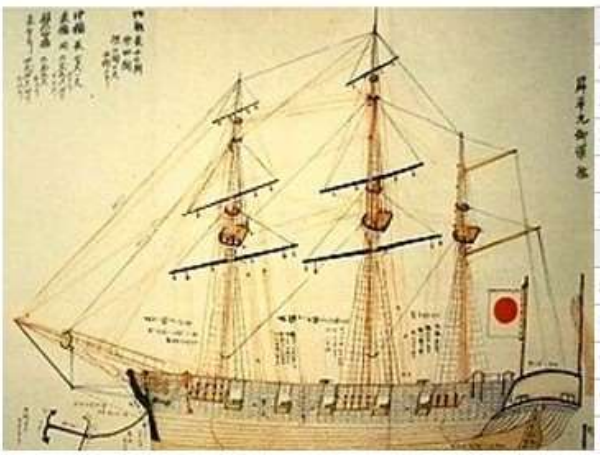
下記に Wikipedia に記載されていた『田原直助の略歴』と昇平丸の『艦歴と諸元』、『昇平丸の中央断面図』『当時の釘の図』を記載しておきます。

田原直助：1813－1896　江戸後期-明治時代の武士,造船技術者。文化 10 年 10 月 11 日生まれ。薩摩(さつま)鹿児島藩士。鋳製方として砲台を築造。中浜万次郎から造船技術をまなび,安政元年わが国初の西洋式軍船昇平丸を建造する。維新後は兵部省などにつとめた。明治 29 年 12 月 1 日死去。84 歳。



和式の釘（左）と洋式の釘（右）


昇平丸の中央断面の復原図



艦歴	
起工	1853年5月
進水	1854年4月
竣工	1854年12月
その後	1870年3月座礁
建造所	桜島瀬戸村造船所
性能諸元	
艦種	三本マスト 木造バーク型帆船
排水量	370 トン（推定）
全長	17間（31.0m）
全幅	4間（7.3m）
兵装	大砲10門

＊紙数の関係上、旭日丸と鳳凰丸については次号に寄稿させて戴く事とします。

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