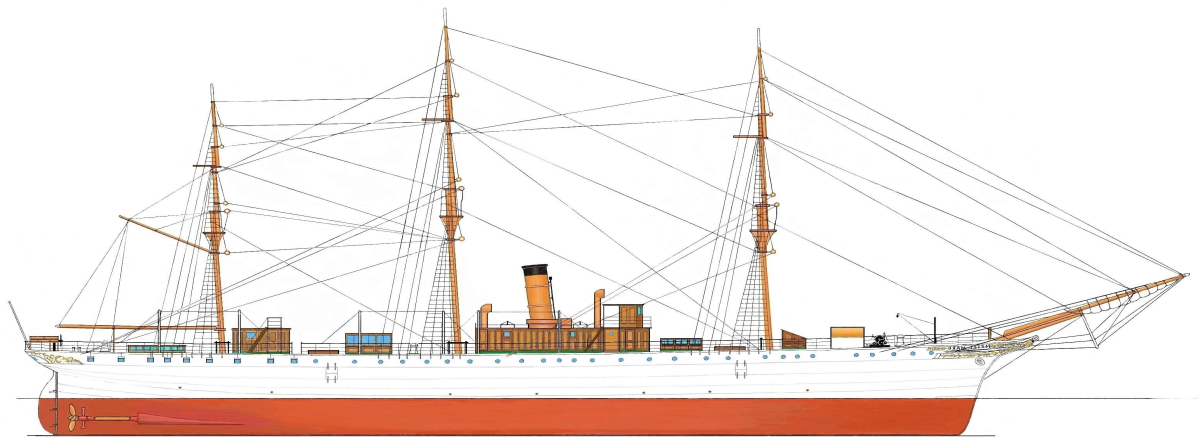


Ocean

海洋塾機関誌第25号



日本海洋塾のURL



Ocean記載のURL

令和5年8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。



§ 特定非営利活動法人 日本海洋塾 設立まで §

日本海洋塾 監事（正会員）松崎 光男

我が「特定非営利活動法人 日本海洋塾」（以下 海洋塾）が、2015（平成 27）年 1 月 22 日に設立されて、早くも 8 年半が過ぎようとしています。設立に際し、又、設立以降も、関係者各位に多大のご協力を頂きましたことを心より感謝致しますと共に、今後とも変わらぬご支援、ご協力を頂きたく、宜しくお願い申し上げます。

2025（令和 7）年には設立 10 年を迎えます。この辺りで、海洋塾を設立した前後の事情を記録しておくべきかと考え、取り敢えず、頭書の題名から始めようと思立ちました。今後数回に亘り寄稿したいと思っております。

§ 2008（平成 20）年当時の「明治丸」の状況

小生が、「明治丸ボランティアクラブ」（当時は、そう称していた）に入会したのは、2008（平成 20）年 2 月でした。その当時、既に明治丸ボランティアをしていた、同期の 佐藤 勝二郎氏（TE13）の紹介で、吉田先生宛にボランティア活動に参加した

い旨の手紙を出し、吉田 卓也（TE7）、岡村 勝（TN7）両幹事名の「募集案内」を送付して頂き、面談のうえ入会しました。

小生は、卒業して直ぐに保険会社に就職した為、卒業後に仕事で先輩、後輩諸氏にお会いする機会が少なかったため、ボランティアクラブの会員の皆様とは、殆どの方と初対面でした。

我々が学生の頃の「明治丸」は、ポンドに浮いていて、中甲板にはカッターのオールやセール等が収納されており、実習の際には船内からマストやセールを担ぎ出してカッターに乗船したり、「結索」の実習を中甲板で行ったりと、何とか練習帆船の面影を残した、生きた「明治丸」を感じていましたが、いざ、ボランティアガイドにな

松崎様
明治丸ボランティアクラブに入会したい旨の手紙、ありがとうございます。
書類など同封いたします。お返事お待ちしております。この辺りまで
明治丸ボランティア 募集案内
今月19日(水) 佐藤氏よりお返事いただき、この折に一応見に来られたことと承知しております

私達「海洋ボランティアクラブ明治丸特別部会」（通称明治丸ボランティアクラブ）は、平成5年から越中島キャンパスにある重要文化財明治丸の見学者案内および整備作業を行っております。

そして2カ月に1回程度の割合で明治丸と百周年資料館の案内に従事しておりますが、単に案内や説明だけでなく、各自の経験談なども交えて、海や船あるいは海運に関する啓蒙を行い、見学者に喜ばれております。また、大学当局からも感謝されております。

しかしながら、発足以来10余年が経ち、活動している会員の年齢は年毎に高くなり、体調を崩して休まれる方や退会される方が続いておりますので、是非年齢の若い方々に会員を広げて応援していただきたく願っております。

明治丸と資料館の公開日と公開時間は次のようになっております。

公開日	1. 毎週火曜日、木曜日および第1・第3土曜日
	2. 海の日、学生祭、桜まつり
公開時間	10:00～15:00

そして一般公開日の案内は3人1組で当たっております。
参考までに現在活動している会員の構成は次のとおりです。

東京高等商船卒業生	名	大学6～10回生	名
清水高等商船卒業生	名	大学11回生～	名
大学1～5回生	名		

4月からボランティアに参加いただける方は同封の登録用紙にご記入のうえご返送いただきたく願います。

不明な点その他ありましたら幹事までお問い合わせいただくか、あるいは公開日に直接明治丸にお越しいただければ幸いです。

多くの方々の参加をお待ち申し上げます。

平成 年 月 日

明治丸ボランティアクラブ幹事
吉田 卓也 (TE7)
岡村 勝 (TN7)

って改めて見る「明治丸」は、ヤードは傾き、船体は錆で薄汚れており哀れな姿でした。

会員に登録してから初めての当番は、2008（平成20）年4月1日でした。当時は、ボランティアの控室は「明治丸」の後方にある、清澄通りに面した門を入れて左側にあった、右の写真のプレハブ小屋でした。



昭和の大修理が終わって「明治丸」の一般公開が始まった頃は、その門が観覧者の入り口で、そのプレハブ小屋には入場券（乗船券）の販売窓口があり、大学の職員が販売を担当していたと聞いておりますが、小生がボランティアに参加した時には、既に門は閉じられ、入場券の販売は行われておらず、ボランティアの控室と草取りのシルバ一さんの更衣室を兼ねていました。

ボランティア初日に撮った「明治丸」は、以下のように惨憺たる状況でした。



（明治丸全景 右下奥に小さくボランティア控室）



（短いマスト 傾くヤード）



（土台が崩れている昇降口）



（土台が崩れ、傾いているトイレ）

多くの写真を掲載する訳にはいかないのですが、代表的なものを載せましたが、このような状況下での一般公開であり、見学者には足元及び頭上（腐ったヤードの落下も懸念された）に注意するよう促しながら、また、資金難で修復が出来ていない等と、言い訳？を言いながら案内する有様でした。

§ 「明治丸」修復に向けての大学の動き

流石に、大学も「明治丸」の状態悪化を見過ごす訳にはいかず、「明治丸」の修復を目指して予算要求を行っていたようで、大津皓平 副学長（当時）の、「海洋」No. 847（2006（平成 18）年 5 月号）への寄稿文には、

・「東京海洋大学海洋工学部として 10 年計画の改修費約 6 億円の予算化を国に要望していたが、このたび初年度分として平成 18 年度（2006 年度）文部科学省運営費交付金 4,155 万円が認められ、予算不足分は大学の自助努力が必要との条件付きである」旨、記されています。これの意味するところは、改修費用約 6 億円のうち約 4 億円（毎年約 4 千万円を 10 年に亘って予算化する）の資金については何とか目処がついたが、残りの約 2 億円は大学の自助努力にて集金する必要があると云うことです。

また、大津皓平 副学長は、同寄稿文のなかで、

・「平成 18 年度（2006 年度）中に、学内に「明治丸保存計画・実行委員会（仮称）」を立ち上げ、基本計画策定部会・保存技術検討部会・募金活動部会、の三部会にて「明治丸」の修復・保存に取り組む」

意向を表明しています。

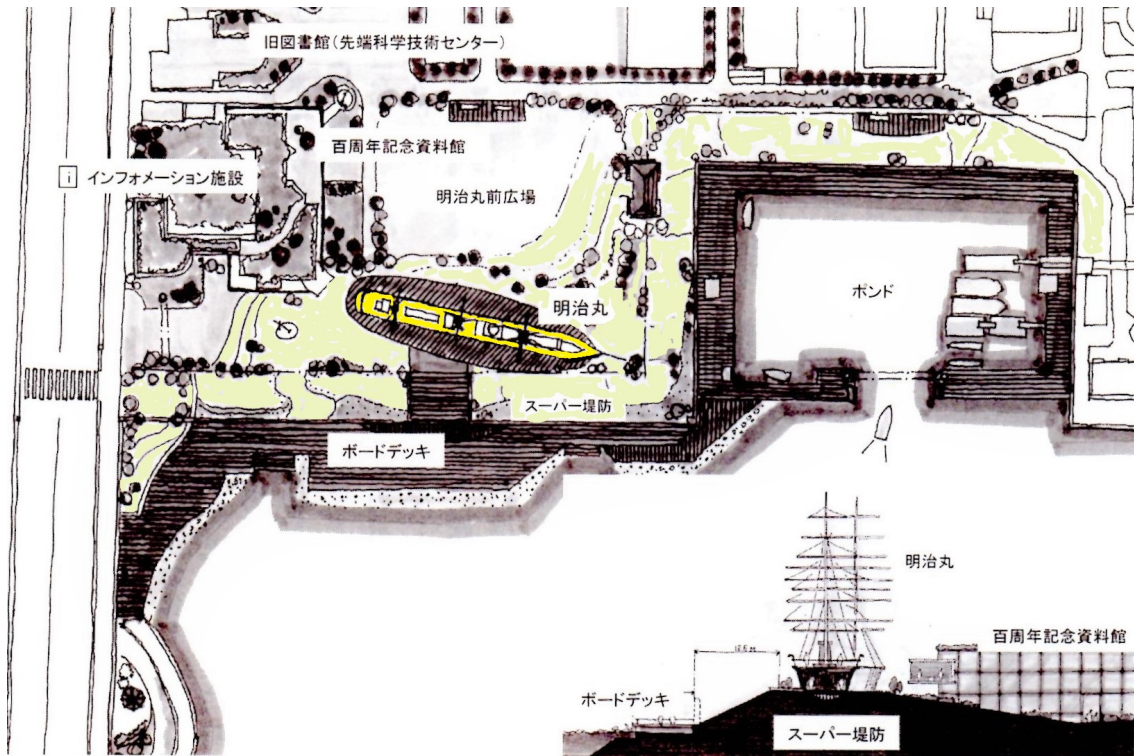
その約 2 年後、藤田稔彦 海洋工学部長（当時）が、同じく「海洋」No. 855（2008（平成 20）年 1 月号）に、「明治丸」の修復に関する寄稿文を投稿しました。

それによりますと、

・「この約 2 年の間に大学内部では、予定どおり「明治丸保存計画・実行委員会」を立ち上げ、その下に、明治丸の修復計画を担当する「明治丸修復計画小委員会」と、周辺整備計画を担当する「明治丸周辺整備計画小委員会」の、二つの小委員会が組織され、検討の結果、2006（平成 18）年の大津副学長の寄稿文は、「明治丸の保存・修復」を主たる目的としていましたが、今回は、「**明治丸の周辺整備**」なる項目が新たに大きな目的として追加されました」

・「**明治丸の周辺整備**」として、具体的には、①既存の高潮防波堤をスーパー堤防化し、②明治丸をかさ上げて景観を良くし、③周辺を地域に開かれた公園として整備する、④百年記念資料館は屋上緑化、外壁をガラス張り、展示をリニューアルし、バリアフリー化する、⑤スーパー堤防周辺にボードデッキを設置、⑥ポンドを水辺の玄関口として整備、⑦清澄通り沿いにゲート、バス駐車場、塀、垣根等を整備、⑧インフォメーション施設（ショップ、カフェ）を設置する、等が挙げられています」（周辺整備完成予想図は次ページ）

・「事業計画の変更に伴い、事業予算としては、明治丸の大規模な修復経費（6.5億円）及び、周辺整備等経費（1.5億円）、合計8億円が必要）と、修復計画と予算が大幅に修正（変更）されていました。



スーパー堤防化と配置計画

また、これに伴い、大学は、2006（平成 18）年に「明治丸海事ミュージアム事業実施委員会規則」を作成、2008（平成 20）年 5 月には「明治丸海事ミュージアム事業規則」を作成し、修復事業に向けた準備を行っていたようです。

（「海洋」への 2 つの寄稿文につきましては、「Ocean 9 号」の小生拙文をご参照願います）

§ 「明治丸」一般公開の中止と「明治丸海事ミュージアム事業」の開始

この間、「明治丸」の状況はますます不安定化し、一般公開は危険であるとして、VC 会員の中からも一般公開は中止した方がよいのではとの意見が出ていた、2008（平成 20）年 12 月になり、大学より 2009（平成 21）年早々、「明治丸」の修復工事を始めるとの通告があり、これに伴い、2009 年 1 月から「明治丸」の一般公開は、「さくら祭」、「海の日」と云った、特別な日を除き、暫くの間中止することとなりました。

「明治丸ボランティアクラブ」の会員には、幹事一同名で以下の文章が郵送され、2009（平成 21）年 1 月以降の「明治丸」一般公開中止後のボラティア活動について、周知されました。

一方、大学は、「明治丸」の一般公開を中止した直後の 2009 年 1 月から 3 月に掛けて、

IHI 造船化工機による、帆装解体、保存工事（工事費用 0.34 億円）を行い、また、2009（平成 21）年 12 月～2010（平成 22）年 3 月に亘り、IHI による、中甲板下の船体構造の修復・補強工事、排水ポンプ新設及び外板当て板取付け溶接・塗装修復工事（工事費用 1.11 億円）が施工されました。これらの工事に要した費用は、平成

18 年度（2006 年度）文部科学省運営費交付金から毎年約 4,000 万円の支出が認められた「明治丸」修復費用の、累積金がこれに充てられました。

2009（平成 21）年 2 月 10 日、当時の「海洋会ボランティアクラブ」（以降 VC）の、岡村 勝（TN7）代表幹事から「既に帆装解体工事が開始され、もう終わりそうだ」との連絡があり、急遽、VC の豊村 誠二（KN4）幹事と 3 名にて大学に駆けつけました。

作業の様子は以下の写真のとおり、「重要文化財の解体工事」と言うよりは、「ビルの解体工事」と云ったもので、実際の工事に携わった下請け業者は、所謂「解体屋」であり、無造作に解体し、錆び付いたり、固着したものは、壊したり、写真のバウスプリットのように、勝手に切断したりして、兎に角「解体している」と云った状況でした。

明治丸ボランティアクラブ 臨時総会

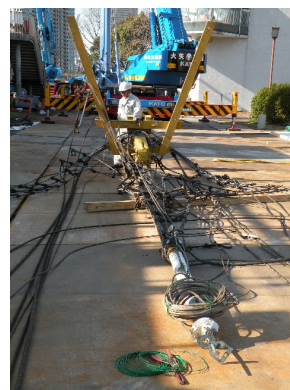
20年12月16日

今後の活動について(案)

幹事一同

明治丸の修復工事が来年早々から開始されることになり、明治丸の一般公開は中止となります。これにも伴い、私共の一般公開協力活動も一時休業となりますので、今後の活動を次のように計画しました。

1. 大学行事、大学協賛行事などで大学から協力依頼があった場合には、これまで通りに協力活動を行う。（海の日、学生祭、桜まつりなど）
2. 修復工事が完了し、一般公開が再開された時には、直ちに協力活動を再開する。
3. 総会、懇親会は、これまで通り「海の日」に行なう
4. 再開後の活動に支障がないように、会員の募集と積極的に行なう。



驚いた我々は、「本船は重要文化財であり、解体した後、修復工事にて元に戻すものであり、解体した物は、例えネジ一本と言えども、重要文化財であるので丁寧に扱い、解体前は何処についていた物かを記録し、明示しておくことが必要である」旨伝え、兎に角慎重に扱うよう要請しました。大学の関係者は何方もいらっしやいませんでした。

そんな中、大学は、2009（平成 21）年 3 月から、「明治丸海事ミュージアム事業」を立ち上げ、「明治丸海事ミュージアム事業」を行う為の募金活動を開始しました。

募金の内容は右の「募金のご案内」に記載されたとおりですが、整理すると概ね以下のとおりです。

1. 「明治丸海事ミュージアム事業」は、「明治丸」を中心とした海事文化の拠点形成を図るもので、次世代の海事産業を担う青少年への海事意識啓発や海事文化交流等の活動を支援する事業である。

2. この事業の中心となる重要文化財「明治丸」は大規模な修復（修復経費 6.5 億円）が必要になっている。

3. また、海事文化の拠点形成のために「百周年記念資料館」の整備等（整備等経費 1.5 億円）も必要である。

4. これらの必要経費の全てを大学が負うことは難しいので、「明治丸の修復に必要な経費」の大部分を募金に頼ることにした。

5. なお、「明治丸」の修復及び「百周年記念資料館」の整備等が完了した暁には、海事研究者、海事に興味を持つ若者そして地域の人々にも親しまれ、繰り返し訪れてもらえるよう、各種のイベント、セミナー、企画展等を行う。

6. 募金目標額は 6 億円、募集期間は 2009（平成 21）年 3 月から 2012（平成 24）年 3 月までの 3 年間で予定。

となっていました。

明治丸海事ミュージアム事業と募金

明治丸海事ミュージアム事業は、明治丸を中心とした海事文化の拠点形成を図るもので、次世代の海事産業を担う青少年への海事意識啓発や海事文化交流等の活動を支援する事業です。この事業の中心となる重要文化財「明治丸」は大規模な修復（修復経費 6.5 億円）が必要になっており、海事文化の拠点形成のために百周年記念資料館の整備等（整備等経費 1.5 億円）も必要です。大学においてこれら事業に必要な経費の全てを負担することは難しく、明治丸修復に必要な経費の大部分を募金に頼ることにしました。なお、明治丸の修復及び百周年記念資料館整備等が完了したら、海事研究者、海事に興味を持つ若者そして地域の人々にも親しまれ、繰り返し訪れてもらえるよう、次のような事業活動を行います。

- ・明治丸海事ミュージアムオープンイベントの開催
- ・次世代の海事産業を担う青少年への海事意識啓発活動
- ・先端の海事技術講座などのセミナーの開催
- ・明治丸や百周年記念資料館での企画展等の開催
- ・明治丸の保守管理
- ・海事技術資料の編集
- ・地域との交流活動支援

目標額	6億円
募集期間	平成21年3月から平成24年3月までの3年間(予定)
寄附金額	個人 1口 3千円 本募金の趣旨をご理解いただき、なにとぞ複数口のご協力をお願いいたします。3千円以下でもありがたくお受けいたします。
寄附者への特典	任意

ご寄附いただいた方々のご協力を感謝し、寄附者全員の芳名録を作成の上、本学の歴史に永く留めさせていただきます。また、本学のホームページ及び広報誌にご芳名を掲載公表させていただきます。(ご希望により掲載しないことも選択できます)

なお、個人5万円以上、法人20万円以上のご寄附をいただいた方につきましては、百周年記念資料館内に設置する「明治丸海事ミュージアム事業寄附者顕彰銘版」にご芳名を掲げさせていただきます。

また、明治丸修復工事の竣工式典や明治丸海事ミュージアム事業による各種イベントへのご案内などの特典を用意しています。

東京海洋大学
Tokyo University of Marine Science and Technology

「明治丸海事ミュージアム事業」の発起人、及び、事業の運営や募金に関わる委員会のメンバーは以下のとおりでした。

明治丸海事ミュージアム事業 設立発起人名簿

平成21年3月23日現在

(顧問) 衛藤 征士郎 衆議院議員、海事立国推進議員連盟会長

前川 弘 幸 日本船主協会会長

田崎 雅元 日本造船工業会会長

根本 二郎 日本海事広報協会会長

松尾 道彦 日本海事センター会長

山崎 孝明 江東区長

石田 廣史 神戸大学海事科学研究科長
TN19

杉崎 昭生 社団法人海洋会会長
TN8

樽井 史朗 社団法人栄水会会長

明治丸募金委員会 委員名簿

平成21年3月23日現在

宮原 耕治 日本郵船株式会社取締役社長

前川 弘幸 川崎汽船株式会社代表取締役社長

(未定) 株式会社商船三井

田崎 雅元 日本造船工業会会長

○今津 隼馬 東京海洋大学副学長

○小川 廣男 同 海洋科学部長

○鶴田 三郎 同 海洋工学部長

○賞雅 寛而 同 大学院海洋科学技術研究科長

○松下 修 同 百周年記念資料館長

○松岡 憲雄 同 事務局長

上記のとおり、2009（平成21）年3月の「明治丸海事ミュージアム事業募金のご案内」には、明治丸の大規模な修復経費（6.5億円）および、海事文化の拠点形成のために「百周年記念資料館」の整備等（整備等経費1.5億円）も必要である旨記載されていましたが、この「整備等経費（1.5億円）」が、先に述べた、「海洋」（No. 855 2008年1月号）に、藤田稔彦 海洋工学部長（当時）が寄稿した「明治丸」の修復に関する寄稿文に、本来の「明治丸の保存・修復」の他に新たに加わった、「明治丸」周辺の公園化や清澄通り沿いにゲート、バス駐車場、塀、垣根等を整備する等の、所謂「明治丸の周辺整備」等の経費と同じものではないか、との疑問がVC内に生じ、「明治丸」の修復だけを目指した募金では

明治丸海事ミュージアム事業運営会議 委員名簿

平成21年3月23日現在

田畑 日出男 東京海洋大学経営協議会委員
(いであ株式会社代表取締役会長)

當真 嗣吉 東京海洋大学経営協議会委員
TE18 (沖縄電力株式会社代表取締役会長)

✓ 関根 博 日本郵船株式会社常務経営委員
TN24

✓ 吉田 卓也 東京商船大学名誉教授
TE7

(議長) 高井 陸雄 東京海洋大学長

○ 今津 隼馬 東京海洋大学副学長
TN16

○ 小川 廣男 同 海洋科学部長

○ 鶴田 三郎 同 海洋工学部長
TN20

○ 賞雅 寛而 同 大学院海洋科学技術研究科長
TE24

○ 松下 修 同 百周年記念資料館長

○ 松岡 憲雄 同 事務局長

○ CP: 募金委員会 委員

ないのではとの意見が出始めました。

元々、「明治丸」の修復を第一に、と考えていた VC としては、東京都、江東区、代議士、等が、本事業の関係者に名を連ねている状況から、この「**明治丸の周辺整備**」の言葉の裏には、何やら、地元政治家や屋形船業者等の動きを感じている方々もおり、VC から「海洋会」に対して、集まった資金は、できれば「明治丸の修復工事、及び、維持管理」の為に使用するものであって欲しい旨伝えました。大学からは、当然のこととして「海洋会」に募金の協力要請がありましたので、「募金のご案内」の海洋会会員宛の送付に際しては、以下のとおり、杉崎 昭生海洋会会長名（当時）のメモを同封して発送しました。

「昭和の大修理」以降の一般公開や船体の保守、整備に長年に亘って携わってきた VC としては、その過程で得た保守管理に関する経験を、今回の「平成の修復工事」に活かすべく、大学に協力したいと考えていましたが、ここまで事態が進行した中でも、本命の「明治丸」の修復工事の内容（工事仕様、工事費の内訳等）が一切公表されず、どの程度まで検討が進んでいるのかも分からない状況で、大学に状況を教えて欲しい旨打診したが、協力は得られない状態が続いていました。

この閉塞した事態を解決すべく、2009（平成 21）年 6 月、VC の 岡村 勝 代表幹事より、杉崎 昭生 海洋会会長宛に書簡を送り、事態を打開して欲しい旨要請しました。この書簡が元になり、大学、海洋会、VC の三者による「連絡協議会」の発足となります。（以下、次号）

明治丸海事ミュージアム事業賛同者一覧

明治丸海事ミュージアム事業顧問

衛藤征士郎（衆議院議員、海事立国推進議員連盟会長）

明治丸募金委員会委員長

宮原 耕治（日本郵船株式会社取締役会長）

明治丸海事ミュージアム事業運営会議議長

松山 優治（国立大学法人東京海洋大学長）

石田 廣史、和泉 充、今津 隼馬、岡本 信明、

小川 廣男、苦瀬 博仁、杉崎 昭生、鈴木 優子、

関根 博、高井 陸雄、賞雅 寛而、竹内 俊郎、

田崎 雅元、田畑日出男、樽井 史朗、鶴田 三郎、

當眞 嗣吉、根本 二郎、前川 弘幸、松尾 道彦、

松下 修、山崎 孝明、吉田 卓也

敬称略 五十音順

重要文化財明治丸の維持管理基金寄附へのご協力をお願い

東京海洋大学に保存されている明治丸は、鉄船時代末期に建造された現存する国内最古の鉄船で、造船技術上からも保存意義のある重要文化財です。「海の日」制定にも大いに関わると同時に明治初期に政治や外交にも活用された船舶ですが、明治 30 年から終戦前まで、寮歌『白菊の歌』にもうたわれているとおり、校内練習船として、海技技術者教育にも寄与してきました。

海洋会としましては、わが国唯一の船舶の重要文化財である明治丸の公開事業に多年にわたり協力してきましたこともあり、この度の維持管理基金の募集に積極的に協力することにしました。

つきましては、会員の皆様に、ご理解とこの事業にご協力をお願いする次第です。

海洋会会長 杉崎昭生

§ 「白菊の歌」と生成 AI ChatGPT §

正会員 佐藤勝二郎

商船学校寮歌「白菊の歌」の作詞・作曲者は神長瞭月氏であると言われているが、真実を求め調査を重ねてきている。本誌に調査経過を時折報告しているが、“神長瞭月”作を覆すだけの、確定的な証拠を得られていない。

そこで、調査の視点を変えて、今話題の ChatGPT に質問を試みてみたら、巷間云われているような ChatGPT ならではの回答が得られたので紹介する。

1. 作詞者と作曲者に関する質問

「白菊の歌」の作詞者と作曲者について『・・・・・・・・』のような質問をすると、枠内のような回答があった。

『商船学校寮歌「白菊の歌」の作詞者は誰ですか？』

商船学校寮歌「白菊の歌」の作詞者は、池田清彦(いけだ きよひこ)さんです。池田清彦さんは、商船学校出身の詩人・小説家で、商船学校寮歌「白菊の歌」のほかにも多くの詩や小説を執筆しました。商船学校寮歌「白菊の歌」は、商船学校で歌われる寮歌の中でも特に有名なものの一つで、美しい旋律と歌詞で、多くの人々に愛されています。

『商船学校寮歌「白菊の歌」の作曲者は誰ですか？』

商船学校寮歌「白菊の歌」の作曲者は浜口庫之助(はまぐち くのすけ)です。彼は日本の作曲家であり、商船学校寮歌「白菊の歌」は彼が作曲したものです。

『商船学校寮歌に「白菊の歌」という題名の曲がありますが、歌曲が作られたのはいつ頃で、作詞者・作曲者は誰で、いつ頃流行したのですか？』

商船学校寮歌「白菊の歌」の作詞者は小笠原長生(おがさわら ちょうせい)で、作曲者は佐藤義亮(さとう よしすけ)です。「白菊の歌」は、1922年に作詞され、作曲は佐藤義亮によって行われました。この歌は商船学校の学生たちの間で広まり、商船学校を象徴する寮歌として人気を博しました。当時の商船学校は日本の海運業を支える重要な教育機関であり、学生たちは海の舞台で活躍する商船乗りを目指して学んでいました。そのため、「白菊の歌」は彼らの志や団結を歌った歌として、学生たちの間で愛唱されました。現在でも商船学校で歌われる伝統的な寮歌として、商船学校の歴史と共に受け継がれています。

次に、演歌師・神長瞭月と商船学校寮歌「白菊の歌」の著名度を調べるために、『演歌師・神長瞭月の作品にはどのようなものがありますか?』と質問をした。

私の知識は 2021 年までの情報に基づいており、神長瞭月（かななが りょうげつ）という演歌師については詳細な情報を持っていません。おそらく神長瞭月は比較的新しい演歌歌手である可能性があります。2021 年以降の情報や最新の楽曲については、インターネットや音楽配信サービスなどで調べることをおすすめします。また、音楽業界は常に進化しており、新たなアーティストや作品が現れることもありますので、最新の情報については公式の音楽関連のウェブサイトやニュースソースをご参照ください。

これまでの ChatGPT の回答から、事実関係に信頼できるものが無く、「白菊の歌」と演歌師・神長瞭月の世間の認知度は低いことが分かる。

2. 挿入されている漢詩について

大正時代から現在まで「白菊の歌」に漢詩 A が挿入されているのであるが、「白菊の歌」作者と云われている神長瞭月編集の歌集やレコードには漢詩が無く、その挿入の経緯は明らかではない。「白菊の歌」の不思議の一つでもある。

漢詩 A の原典は周防国の妙円寺の海防僧・月性（号・清狂）の作とする漢詩 B と思われていたが、漢詩 B の本当の作者は伊勢山田の勤王の志士松村文三（号・青狂）の作であることを、Ocean24 号に福谷恒男氏が明らかにされている。

挿入されている漢詩 A の後半は「去年今夜眺秋月更心身如大海」と変化しており、この変化した理由と典拠は不明である。

原典となる漢詩 B においても文字が変化しているとの文献もある（漢詩 C）。（註 1）

更心身如大海 去年今夜眺秋月 学若不成死不帰 男子立志出郷関	漢詩 A	人間到处有青山 埋骨豈惟墳墓地 学若無成死不還 男兒立志出郷関	漢詩 B	人間到处有青山 埋骨豈期墳墓地 学若無成死不還 男兒立志出郷関	漢詩 C
				題壁 香雲巖	

ここで、敢えて ChatGPT に『漢詩 B の作者は誰ですか?』と質問すると

この漢詩の作者は、中国の詩人であり哲学者でもある莊子(庄子)です。莊子は紀元前 4 世紀の中国戦国時代に活動しました。彼の哲学的な思想や詩作品は、道家(とうか)として知られる哲学派の一環として広く認識されています。この詩は、彼の著書である『莊子』の中に収録されています。

この漢詩は、日本の俳人である松尾芭蕉(まつおばしょう)によって詠まれました。松尾芭蕉は江戸時代の俳諧の巨匠であり、代表的な俳人の一人として知られています。彼の詠んだ俳句や紀行文は、日本文学の古典として高く評価されています。この詩は芭蕉の作品の中でも有名なものであり、自然と人間の関係を表現したものです。

申し訳ありませんが、この詩の作者については具体的な情報が見つかりませんでした。引用された詩の内容は、古代中国の詩風や思想を反映しており、多くの詩人がこのようなテーマを扱っていました。したがって、作者を特定することは困難です。

3. 「白菊の歌」の不思議の解明はいつか

ChatGPTに質問して返ってくる回答は、予想していたとおりの信じられないものであった。そこで限界を理解したうえで、現実的利用方法として次のような質問をしてみた。
『明治末から大正時代の巷のはやり唄と其の作詞者や作曲家を調べる方法をご教示ください。調べる文献資料をリストアップしてください』

明治末から大正時代の巷のはやり唄やその作詞者・作曲家を調べるためには、以下の方法や文献資料が役立つでしょう。

図書館や大学の図書館を訪れる: 地元の公共図書館や大学図書館には、音楽関連の書籍や歌集、楽譜集などが所蔵されている場合があります。特に音楽史や日本のポピュラー音楽に関する書籍を探し、明治末から大正時代の巷のはやり唄についての情報を調べることができます。

アーカイブやデジタルコレクションを利用する: オンライン上のアーカイブやデジタルコレクションには、過去の新聞記事や雑誌、楽譜、レコードなどの資料が収録されていることがあります。国立国会図書館や大学図書館のウェブサイト、または音楽関連のデジタルアーカイブなどを検索してみてください。

専門書や研究論文を参考にする: 音楽史やポピュラー音楽に関する専門書や研究論文には、明治末から大正時代のはやり唄や作詞者・作曲家に関する詳細な情報が記載されていることがあります。関連する書籍や学術誌を調べて、詳細な情報を収集することができます。

以下に一般的な参考文献としての例を挙げますが、最新の情報については研究者や専門家の執筆した最新の文献を探すことをおすすめします。

『明治大正はやり歌事典』(佐々木克己著)

『流行歌の時代—明治・大正・昭和初期』(小西康裕著)

『日本の流行歌史—明治・大正・昭和初期を中心に』(松井みどり著)

『日本ポピュラー音楽史』(山田康雄著)

『昭和歌謡史—もう一度、あの時代を歌おう』(高橋武郎著)

最後に現時点における ChatGPT の利用法についてきいてみた。

『ChatGPT を利用する場合の教訓をお知らせください』

ChatGPT を利用する際の教訓をいくつかご紹介します：

1. 情報の正確性を確認してください： ChatGPT はトレーニングデータから学習した情報をもとに回答を生成しますが、必ずしも正確な情報とは限りません。特に、最新の出来事や科学的な知識の最新の進展については、GPT-3.5 の知識のカットオフ日が 2021 年 9 月であるため、最新の情報とは異なる可能性があります。重要な情報については、信頼できるソースや専門家の意見を参考にして確認することをお勧めします。

2. 文脈を提供してください： ChatGPT は一連の入力に基づいて回答を生成するため、できるだけ具体的な質問や文脈を提供することが重要です。明確な指示や背景情報がないと、回答が曖昧または不適切なものになる可能性があります。適切な文脈を提供することで、より適切な回答を得ることができます。

3. センシティブな情報を避けてください： ChatGPT はオンラインで一般的な情報を提供するためのツールですが、個人情報や機密情報など、センシティブな情報を提供しないようにしてください。安全のために、パスワード、クレジットカード番号、住所などの個人情報を共有しないでください。

4. 結果を検証してください： 提供される回答や情報は、常に検証する必要があります。異なるソースから情報を確認したり、他の手段で確認したりすることが重要です。特に医療や法律などの重要な問題に関しては、専門家の助言や正式な情報源を参照することが重要です。

5. ツールの制限を認識してください： ChatGPT は AI モデルですが、人間のような判断力や倫理的な判断を持っていません。適切な情報を提供するように設計されていますが、時には不適切な回答やバイアスが含まれる場合もあります。常に自己責任で利用し、ツールの制限を認識してください。

自宅でパソコンを用いて「白菊の歌」の不思議を解明するには、すべての資料がデジタル化されていれば容易となるが、永遠に全てを網羅されることは無いので、不思議の解明は道遠しである。

生成 AI 「ChatGPT」も他の科学技術同様に人間が適切に制御できなくなる虞れがあり平和な生活を脅かし、ひいては人類の生存が危ぶまれる原因になるのではないかと思うのは、杞憂であろうか。

(註 1) 山田準著「日本名詩選」, 出版社：章華社, 出版年：昭和 10 年, NDL デジタル

§ 肥田浜五郎と明治の鉄道建設 §

正会員 澤間讓治

前号 Ocean 2 4 号で肥田浜五郎が第十五国立銀行の創立に深く関わった事を記載したが、つづいて日本鉄道会社の創建、企画、鉄道敷設にも関わっている。本号ではこの状況を中心に肥田浜五郎の活躍の概要を述べるが、その前に当時の日本の鉄道事業に関わる周辺状況について、主にネットから得られる情報を基に輪郭を描いて置きたい。

蒸気機関を利用する鉄道が初めてイギリスで実用化されたのは 1825 年で、この技術は約 30 年後、先ずは幕末（1853 年）の日本に蒸気車の模型として到来した。

世界で最初の蒸気鉄道は、イギリスの炭鉱で産出した石炭を運搬する目的でストックトンとダーリントン間約 40 km に設営されたストックトン・アンド・ダーリントン鉄道である。機関車としてジョージ・スチーブンソンが設計したロコモーション号が使用された。この鉄道は石炭輸送を主目的としたが、旅客の依頼があれば鉄道上を馬に牽引された車両で利用する事も許された。因みにここで採用された軌間 4 フィート 8 インチが、国際標準軌間の 4 フィート 8 インチ 1/2 (1,435 mm) の基本になったとされる。

本格的な客貨両用鉄道は 1830 年にイギリスで開通したリバプール・アンド・マンチェスター鉄道で蒸気機関車ロケット号を使用した。その後鉄道は先進各国で産業発展の担い手として発達して行った。

日本で初めて走った鉄道は、艦船に積んで運ばれてきた蒸気車の模型であった。幕末の 1853 年（嘉永 6 年）7 月、ロシアのエフィム・プチャーチンが率いる 4 隻の軍艦が長崎に入港して江戸幕府と開国の交渉を行った。約半年におよぶ滞在期間中に何人かの日本人を艦上に招待し、蒸気車の模型の展示運転を行った。招待されたのは幕府の川路聖謨、佐賀藩の本島藤太夫、同じく中村奇輔らで、彼らは藩に戻って藩主に報告した。

長崎に続いて、1854 年、横浜で蒸気車の模型が走った。これはペリーが 2 回目の日本訪問に際し、マッキンリー大統領から将軍徳川家定への親書と共に献上品として持参したものである。模型といえども機関車には機関士が乗って運転し、客車は 6 歳の子供なら中に入れるかどうか、という大きさのものであった。これを見て幕臣河田八之助が、客車の屋根にまたがれば乗れるのではないかと交渉の上、乗車したというのが、日本の地で客車に「乗った」初の日本人である。またこの模型を江川太郎左衛門も見物し、自らの手で運転したいと申し出て、運転を成功させている。

長崎での展示から2年後の1855年（安政2年）2月、佐賀藩精煉方の「からくり儀右衛門」こと田中久重が、蒸気機関車の模型を完成させた。

1865年（元治2年）、現在の長崎電気軌道 メディカルセンター電停付近に相当する600mの区間で、トーマス・グラバーが日本人に鉄道を紹介するためにレールを敷設して長崎の人達を乗せて走った。編成は蒸気機関車「アイアンデューク号」と客車2両。現在もそのモニュメントが残っている。

明治時代に入り、政府は官営による鉄道建設を決定し、新橋 - 横浜間の鉄道建設が始まった。

京都で王政復古の大号令が布告された半月後の1868年1月17日（慶応3年12月23日）、幕府の老中外国事務総裁小笠原長行の名でアメリカ領事館書記官のアントン・ポートマン宛に江戸 - 横浜間の鉄道設営免許が与えられた。この免許はアメリカ側に経営権がある「外国管轄方式」といえるものであった。明治になってからアメリカ側はこの免許を根拠に建設要請を行ったが、明治政府は「この書面の幕府側の署名は、京都の新政府発足後のもので外交的権限を有しないもの」である旨をもって却下している。その後新政府内部で鉄道建設について検討が行われ、1869年（明治2年）11月に自国管轄方式によって新橋・横浜間の鉄道建設を決めた。当時の日本では自力での建設は無理なので、技術や資金を援助する国としてイギリスを選定した。これは鉄道発祥国イギリスの技術力を評価したことと、日本の鉄道について建設的な提言を行っていた駐日公使ハリー・パークスの存在も大きかった。翌1870年（明治3年）イギリスからエドモンド・モレルが建築師長に着任して本格的工事が始まった。日本側では1871年（明治4年）に**井上勝**（日本の鉄道の父）が釜山頭兼鉄道頭に就任して建設に携わった。

井上勝については、Ocea7号で紹介したので、下記URLをアクセス戴ければ彼の事績の概要が解ります。

<https://kaiyou-juku.org/kikansi/kikanshi7.pdf> **

上記の情勢の中、第十五国立銀行の創立につづいて、やがて日本鉄道会社が設立されるが、肥田はこの日本鉄道会社の創建、企画、鉄道敷設などにも努力している。これは華族たちの第十五国立銀行からの資金を利用し、さらに一般から株式を募って、岩倉具視の要請によって肥田らが協力してはじめた事業である。

明治四年以来いくつかの鉄道敷設計画があったが実現せず、ようやく明治十四年になって、はじめて日本鉄道会社が設立され、東京 青森間の工事を行なうことになった。すなわち日本鉄道会社は日本最初の民営鉄道会社である。はじめ東京 高崎間と徐々に完成し、二十四年にはついに青森まで開通した。

日本鉄道会社が民営でいちばん早く工事に着工し、第一番に成功することができたのは、第十五国立銀行という大銀行がバックにあって、多額の融資をしたためもあるが、

さらに岩倉具視という大政治家を中心に、有力な華族たち、とくに関東、東北地方の旧大名の有力者たちが努力したこと、また岩倉のふところ刀といわれた肥田浜五郎が緻密な頭脳をもって企画、運営にあたったからであった。

同社の創設の状況を見ると、まずはじめ、明治十四年一月安場保和、中村弘毅、高崎正風、安川繁成らが右大臣岩倉具視に会って、「鉄道会社条例」および「鉄道会社利益保護法」建定の建議書を提出し、鉄道敷設の必要なことを建議したことからはじまる。もちろん第十五国立銀行を設立したときからすでに鉄道敷設の計画はあったが、具体化したのはこの建議が最初である。建議は次のような内容である。(口語文に意訳)

【いま文化は大いに進み、風俗産業も開けましたが、必ずしも人心は安定し、豊かであるとはいえません。それは貿易で輸入が年々超過し、十三年間に輸出の二倍にも増加して、わが国の財貨が外国にいちじるしく流失しているためであります。これを補正するには輸出を盛んにすればよろしいが、そのためには鉄道を盛んにして、各地の物資を交換あるいは集積して、産物も豊富にし、できた製品をどしどし港に輸送して、貿易の収支の均衡をはかればよいわけであります。まえに華族、士族の定禄を廃したとき、金禄公債証書を発行し、その額は一億八千万円にも及びました。この金で産業をおこし、国を富ますために、わずかに国立銀行をつくっただけであります。それも設立後すでに四年たちますが、なんら国家のために運用されていません。坐して食えばたちまち空しく無くなってしまいます。いまここに鉄道をおこして、沿線未毛の地に農工を発展させることが肝要で、さらには遠く北海道までも開発するべきであります。政府は以前に東京—前橋間に鉄道の敷設を計画しながら、財源の都合で中止されましたのは遺憾にたえません。私たちはこのさい、ぜひとも鉄道敷設を奨励し、鉄道延線のことをはかるのが良策であります。政府でもこれに意をとめられて、ぜひ鉄道会社条例を制定公布されたいと思います。しかし鉄道敷設は難事業ですから、国民はこの事業によって容易に利益をあげることができるなどとはほとんど信用していません。そこで政府は鉄道会社保護法を作って、大いに便益をはかることを望みたい。だいたい平均一年二分の保護を与えれば、資本金額三千五百万円、すなわち鉄道三百五十里の保証を満たすに足ります。いま三百五十里を増設すれば、中央敦賀に通じ、北青森に達し、また新潟にも至ることができます。このような理由から政府では民間の鉄道事業に利益保護を与えられることを望みます。】

岩倉具視はこの建言には全面的に賛成であった。【自分がかつて欧米諸国を歴訪したとき、どの国も鉄道が縦横に走っていて、百貨運輸のいたって便利なのをみて、外国の富強の原因はここにあると思った。帰朝後は鉄道をわが国にも敷こうと、当時からひそかに思っていたが、国家事業で万事思うにまかせなかった。胸中ひそかに考えるところでは、国家の財政には限度があつて、一定以上にできないが、民間が協力すればでき

ないこともあるまい。さきに第十五国立銀行を設立したとき、その資金で鉄道敷設を希望した者が多かった。今はまさに実行の時期にきている。諸君がこれを実行しようと思うなら、鉄道敷設はその規模を大にして、全国の幹線を計画し、まず東京から青森に達する路線を起工するのが最も必要だと思う。私も今から諸君と一緒に協議して、世の同志に訴えるつもりである。ところで事をはかるには、つとめて慎重を要し、かつその人を得ることが大切である。肥田浜五郎は事物に錬磨しているので、この協議に参加させ、また蜂須賀、伊達、藤波、万里小路 武者小路、下久保（以上華族）らも、以前から鉄道事業を熱望していたから商議に加えよう】と応じた。

安場ら四人の建議者たちはこれを聞いて、大いによろこび、林、太田黒も協議に参加することを望みこれを承諾した。

一月十八日、安場保和、中村弘毅の二人は肥田浜五郎と会見し、おたがいに意見を述べ合い、同一見解に達した。この日から大久保利和邸の一室を借りて会議所として、「日本鉄道会社創立規則」の起草にとりかかった。

二月、岩倉具視は華族連中を集めて、日本鉄道会社を創立する大意を述べ、賛否を問うたところ、満場一致で賛成した。

以上の経過から、岩倉はこの事業を重視していると同時に、肥田浜五郎の人物を高く評価していることがよくわかる。この会に出てくる人たちは肥田のほかは最初はすべてが華族であった。しかし専門的な問題は肥田の力によって解決していこうという態度がうかがえた。

なおこのころ、福沢諭吉はまったく局外者であったが、「大いに鉄道を布設するの好時節」という相当長い論説を二度も発表している。これは日本鉄道会社の創設を促し、鉄道の大きいに有用利便な点、とくに日本の発展になくってはならないものであることを述べ、政府の手の回らぬ東北、信越、関東などに鉄道を敷設すべきだとしている。さらに「鉄道会社には政府からも保護を加え、会社の利潤が上がるようにしてやらねば発展は望めない、自分は日本鉄道会社に大いに期待し、この事業を行なうことは不景気を放逐するよい機会であると信ずる」というようなことを述べて民間に大いにアピールし、また一般からも株式を発行して資金を集めるべきだともいっている。

日本鉄道会社の敷設計画はまず東京から高崎までを二年間で完成させ、ついで大宮から白河までを第二期工事とし、次は仙台まで、さらに盛岡までと区切りながら最後に青森まで完通させる。その経費は概算千九百万円、拠金方法は発起人が青森までの概算千九百万円の十分の一余にあたる二百万円を負担し、これを二カ年の間に大金する。あとは株式を募集することとし、また第十五国立銀行からの融資をあおぐ。

次に政府の保護政策の要点として、

- 一、発起人および株主すべてに、出金した日から起算して、開業運転までに年八分の利子を下付されること。開業運転後十カ年間は純益割賦金年八分より下がることがあれば、かならず八分にまで補充すること。但し八分以上の利益があるときは株式の所有とすること。
- 二、鉄道軌道、停車場その他の必要な敷地の官有地分は無代価で下付され、民有地の分は政府で相当の代価をもって買い上げのうえ、会社へ払下げられること。
- 三、右の敷地は無税とすること。
- 四、右のほか、政府より特許事があること。
- 五、政府からは監督として官員を派出すること。

なお願書、会社創立規則 利益予算、起業の理由などについて、詳細な説明を行なっている。

以上は如何にも都合のいい条件であるが、しかし実際に予算がなくてできなくて困っている事業を民間会社が代わって行なう公共事業であるから、それくらいの条件はやむを得なかつたらうし、実際ある程度の利益があることを示さなければ、株券を買う者もなかつたらうと思われる。

次に岩倉は東京および各地の新聞社社主ならびに記者を本邸に招いて説明した。新聞紙の論説をもって全国の有志を勧奨誘導するためだった。

【夫五大州中何れの邦土に於ても其富強を図らんと欲すれば、必ず其内国運輸往来の便を開かざるなし。運輸往来の便を開かんと欲すれば、必ず水に汽船を役し、陸に鐵路を築かざるを得ず、是れ諸彦の熟知せらる所にして、何ぞ纏陳するを須たんや。具視往年勅を奉じて欧米諸国に航し、其の富強の因て生ずる所は、水陸往来の其便利を極め、貨物を運搬し兵馬を送致する千里一瞬なるに由るを知れり。我邦頃年汽船の河海に航する者、日に其数を増し、為に国益民利を発生する鮮少ならざるを信ず。ひとり汽車の線路に至ては関西僅々数十里に過ぎず。何ぞ其甚だ微なるや。明治十年第十五国立銀行を設立するや、具視等既に希図す。後日株主当選の金額は之を他事に費さず、一に鐵路建築の費に充て、公は以て国益民利を帛にし、私は以て各自の生計を永遠に保たしめんと、今や株式抽選の期も己に遠きに非ず。加之有士者の鐵路建築を謀る者亦僅少ならず。此機会を失なはずして東京より青森県に通ずるの目的を定め、而て此事業を五次に別ち、先づ東京より高崎迄の鐵路を設くるを以て第一者となし、漸く進で以其成功を期し、竟に全国到る処運輸往来の便利を極むるに至らんことを欲す。然れども此事業たる決して軽重なるに非ず。苟も全国の人心を一にして、相奨励するに非ざれ

ば、則ち其大成を望むべからざるなり。諸彦の職務は与論を誘するに在り。若し此挙を賛成して以て我邦富強の基礎を今日に建つるにあらば、実に国家人民の幸福たる大なり。豈独り具視等が宿志を達するのみにして止まんや。聊か衷情べて以て諸彦に告ぐ】

またその他の朝野の士も自邸に呼んで、数日にわたって各界の人々にくわしく鉄道事業について説明した。

この月の十七日、会議所を岩倉の邸内の一部に移し、当日安場保和、中村弘毅、安川繁成、肥田浜五郎、林賢徳、太田黒惟信、西村貞陽らが集まり、岩倉をかこんで協議した。二十日には岩倉は安場、中村、高崎、安川らに命じて書翰を埼玉、群馬、栃木、福島、宮城、山形、岩手、青森、秋田の関東東北方面の九県の県令、書記官に送り、鉄道会社創立の事を説明し、協力を求めた。

三月七日には岩倉は大隈重信、寺島宗則、伊藤博文、山田顕義らと自邸に会して、政府が鉄道会社を保護する方法を協議した。

九月には専任委員を定め、肥田浜五郎を委員長に定めて、大久保利和、太田黒惟信、林賢徳、小野義真を委員として、鉄道会社創立の案件を調査した。

十七日には発起人加入規則を検討した。その条文はおよそ以下のようなものであった。

今般鉄道会社創立の挙は全国一般の公益をはかる一大事業で、開業第一総会まで発起人の責任が重い。故に今後発起人になろうと願う者があれば、大いに注意を加えて左の条件にしたがうこと。

- 一、発起人になろうとする者は現在発起人の投票をもって十分の七以上の同意を必要とする。
- 二、発起人紹介してなお総発起人の投票を乞う者があるときは、現在総発起人で投票し、多数決とする。
- 三、現在発起人二人以上の紹介を要し、しかもその人となりはもちろん、出金等のことまで保証すること。
- 四、発起人紹介が保証しても、他の発起人四名以上で投票することを要求するときは、投票の多数決とする
- 五、前条の手続きをへて発起人となった者は、新古の別なくこの規則にしたがうものとする。発起人が遠出をする時は同盟人に権限を委任すること。

このあとに当時の発起人の名前が列記してある。

岩倉具視、肥田浜五郎、蜂須賀茂部、太田黒惟信、安場保和、安川繁成、伊達宗城、林賢徳、高崎正風、大久保利和、中村弘毅、藤波言忠、小野義真、武者小路実也、西村貞陽、万里小路通房

四月四日、仮集会所を第十五国立銀行構内に設けて日本鉄道会社創立事務所と称し、肥田浜五郎をはじめ創立委員は毎日のように出席して着々準備がすすんだ。

東北方面で発起人になろうとする人も毎日見え、面接に忙しかった。そして五月二十一日には発起人が四百六十余人に増加し、東京府知事に「鉄道会社創立願書」を提出した。

明治十四年（1881）六月、政府からほぼ申請通り許可が下り、同年中にいよいよ鉄道工事にかかることができた。しかし、わが国には鉄道に経験のある者はいたって少なく、その建設事業は政府の手を借りて、経験ある工事者に頼らなければ、工事に着工できない有様だった。

鉄道局の承諾を得て工事者を回してもらい、日本鉄道会社は十五年六月をもって川口—熊谷間で起工し、ついで上野—川口間および山の手線と順次着工し、同十六年には熊谷まで開業し、同十七年には、前橋、高崎に達し、また大宮から分岐して宇都宮、白河、仙台、盛岡と進み、二十四年には青森まで、全部で四百五十有余マイル（七二〇キロ余）を完成した。

以上の記載は「岩倉公実記」に記載されたものだが、開国五十年史の鉄道誌（大隈撰、井上勝著）にも「私立鉄道会社の起原」と題して、わずかながら日本鉄道会社について書いている。おおよそ上記岩倉公実記と同様でないようであるが、一部工事については少し異なった記事もあるので、その部分だけ紹介しておくことにする。

【…………… 然るに当時邦人にして鉄道に経験ある者は至って少なかりしかば、建設事業は一切政府に於て施行せられんことを請願し、鉄道局の之を引受けしは、明治十四年六月なりき。然るに此会社は概ね各株主が鉄道の利益を知って其設立を希望せしものにあらずして、前述の如く他の勧誘により、保護利子を頼みとして加盟しがためか、兎角社内に紛糾多く、資金募集も難渋なりしが、同十四、五年の交に政府より三十万円の繰替金をなし、之を以てわずかに工事に着手することとなれり。殊に当時敦賀線も柳ヶ瀬隧道工事を残せるのみなれば、予（井上）は官私を論ぜず、兎に角鉄道の延長其事は何よりも慶事なりと思惟し、速に東京に移転し来り、局員をひきいて敷設事業一切に当り、先ず十五年六月を以て川口、熊谷間に起工し、次いで上野、川口間及び山手線と順次に着工し……………】（下略、以下前掲文と同意）

鉄道工事中の十六年七月には岩倉は死去し、十八年には肥田は御料局長に専念し、鉄道事業はほとんど鉄道局で実施するような形となった。

結局、岩倉、肥田らは日本の国有鉄道の開発の遅れを憂慮し、私立日本鉄道会社を創設し、第十五国立銀行や他からの資金を導入して、有利な条件で民間が協力できる形にして、鉄道敷設を早める原動力となったのである。これに刺激されてその後各地で私営の鉄道会社を設立、日本の鉄道の敷設が早められる結果となった。

肥田浜五郎は理財面に明るかったので、会社の経理面でも手腕を発揮したが、本来は機械技術者である。長年蒸気船を手掛けてきたので、陸蒸気の事もよく解っていた。肥田の親戚の者たちは「機関車のおじさん」と浜五郎の事を呼んでいたそうで、機関車が動かなくなると、よく肥田浜五郎が出かけて行って動かしたと言う話が残っている。

その後の日本鉄道会社は、明治三十九年に鉄道省に移管され、国有鉄道とされ、現在では JR として分割民営化された。



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>