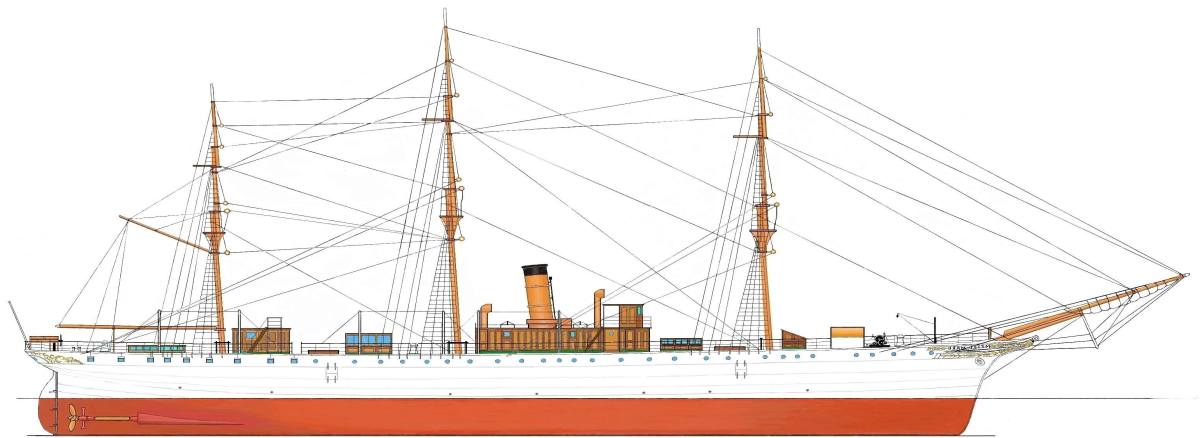


Ocean

海洋塾機関誌第26号



日本海洋塾のURL



Ocean記載のURL

令和5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。



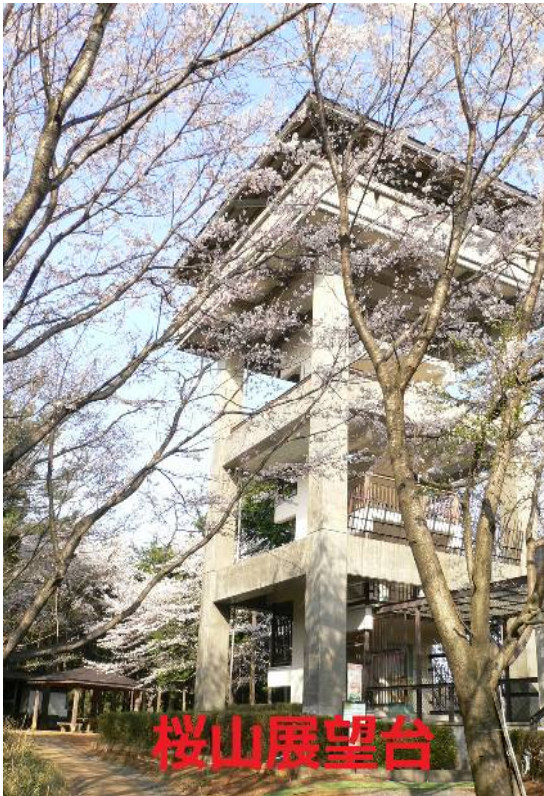
§ 私の散歩道とクマ情報 §

正会員 佐藤勝二郎

1. 私の散歩道

小生は健康法の一つとして毎日 7000 歩（約 1 時間）の散歩を日課としている。散歩コースは入間市が加治丘陵に設定している、市景観 50 選のNo.23 の旧サイクリングコースで『うっそうと茂る桜を抜けるとナラ、クヌギの落葉樹の木々と青い空・・・変化に富んだ楽しい散歩道。メジロ、ウグイス、ノウサギ、タヌキなどに会うことが出来ます』と紹介されている。

この旧サイクリングコースは、「加治丘陵遊歩道」と云われており、起伏に富んだ尾根道であり、南コースと北コースがあり、両方を一周すると健脚の人で約 1 時間かかる。



小生宅から南コースの桜山展望台まで片道約 30 分はかかり、往復すると一時間超の散歩となり、利用者は多く顔なじみとなり挨拶をかわすことになる。

桜山展望台は市景観 50 選のNo.24 で「遊歩道（南コース）沿いの標高 189 メートルの位置にあり、加治丘陵散策の中心として利用されています。周りには水道、トイレ、ベンチが整備されているのでゆっくり休憩できます。展望台に上ると、360 度の展望が開け南の眼下には茶畑が広がり、そのうしろには狭山丘陵も望めます。遠くには、丹沢山塊、富士山、奥多摩・奥秩父連山、

赤城・榛名・浅間山や都内の高層ビル群なども見渡せます」と紹介されている。

遊歩道には市が紹介している動物の他に小動物ではムササビ、鳥ではヤマガラ、シジュウカラ、コゲラを見るがホトトギスは鳴き声のみで姿を見たことはない。夏はうっそうと茂る木々が直射日光を遮り楽であるが、セミの大合唱の中を散歩する。

自然が豊かな散歩道であるが春先にはスギ花粉が飛び交い、最近ではナラ枯れ^注も多く見られ 枯枝が落ちてくることもあり、有害獣（猪・鹿・ハクビシン・アライグマ）も現れ、畏注意のお知らせが掲示され、いいことばかりではない。



2. クマの情報

10月22日の真夜中にクマ目撃の情報が警察によせられ、27日に入間市・仏子地区にクマが出没したとの情報が入間市防災無線で放送され、29日には遊歩道に“クマ注意！”の掲示がなされた。その翌日の30日には“遊歩道立入り禁止”の警告が標示され、通行止めのテープが張られた。

このため、格好の散歩道を失った人たちが住宅地内を散歩するようになり、見慣れぬ人たちを、町内で見かけるようになった。そういう小生も片道30分圏内をあちこち徘徊しており、地域の変化を知るいい機会にもなっている。





イノシシとカモシカは加治丘陵では、今までに多数目撃されており、今年のクマの目撃された時間帯は夜間が多く、目撃された動物が全てクマであるかどうかは疑わしい。

散歩道（加治丘陵遊歩道）はアスファルトで舗装されているが、近年その両側の土の部分はイノシシがミミズを捜して、ほじくり返した跡が沢山みられるのである。

まだ、イノシシと直近で遭遇したことはないが、小生が利用している JR 八高線沿いのゴルフ練習場では、200 ヤード先の丘陵の山裾を、イノシシが横切っていくのを何度か見たことがある。

また、カモシカは時折、散歩道で見かけることがあり、昨年の4月12日に直近で遭遇して、目前を横切るのを撮影している。



今年、クマ出没情報が出るようになり、加治丘陵の遊歩道立入禁止になった後の11月4日1615頃、西武池袋線仏子駅から我が家に帰る自動車も通る道を歩いていると、数人

の人が道端の草むらを見上げているのに出会った。その視線の4～5メートル先に、牙はないが角のある動物1頭が悠然と何かの葉っぱを食べていた。見ていた人たちは、その動物がカモシカであると見分けがつかなかったようであった。

3. 自治体のクマ対策

11月8・9日に群馬県のハッ場ダムと吾妻峡へ旅してきたが、吾妻峡にはダム下部に至る舗装された平坦な遊歩道あり、天気も良く渓谷の紅葉を楽しもうとしたが、所々にくま注意 クマ出没地>の看板が出ており、クマ除けスズを鳴らしていたが、妻が怖がって先に進めず途中で引き返してきた。



クマ出没に対する自治体の対応が観光地では“注意”であり、都市近郊では“立入禁止”と対応の違いがあり、地元事情を窺い知ることが出来る。

12月1日現在、まだ<加治丘陵遊歩道・立入禁止>が解除されていないが、その判断基準をどうするのか、悩ましいことであると思うのである。

小生が所持するクマ除け鈴はゴルフボール大で、平成6.7.17に秋田県鹿角市にある焼山(1366)登山の際に、登山口の後生掛温泉で購入したものであり、その後の登山には必ず持ち歩いているものである。

(注) ナラ枯れ (正式名称: ブナ科樹木萎凋病)
「ナラ枯れ」は「カシノナガキクイムシ」という害虫が媒介する菌に感染したミズナラやコナラなどの木が枯れる伝染病である。



§ 特定非営利活動法人 日本海洋塾 設立まで その2 §

日本海洋塾 監事（正会員）松崎 光男

前号では、「連絡協議会」発足に至るまでの「明治丸」の状況、VCの状況、そして大学による「明治丸海事ミュージアム事業」の立ち上げ、募金活動の開始までの経緯と、更に、VCと大学とのコミュニケーションギャップの発生、について述べました。

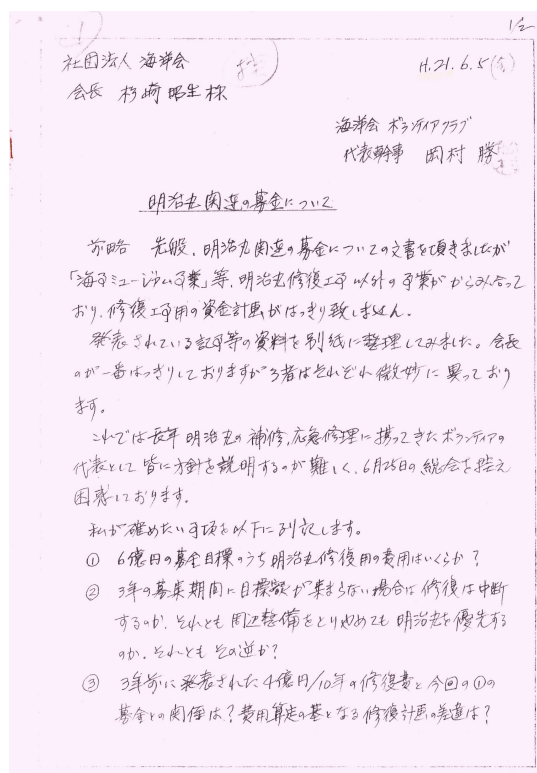
この閉塞した事態を解決すべく、2009（平成21）年6月、VCの岡村 勝 代表幹事が、杉崎 昭生 海洋会会長宛に書簡を送り、事態を打開して欲しい旨要請しました。この書簡が元になり、大学、海洋会、VCの三者による「連絡協議会」の発足となります。

§ 「連絡協議会」の発足

2009（平成21）年1月以降の「明治丸」の一般公開中止に伴い、VC「明治丸特別部会」の船内ガイド活動も一時休止となりましたが、その後は、折々の大学からの要請に応じて、「百周年記念資料館」の案内や、「明治丸」の船外からの案内等、細々とボランティア活動を継続していました。

VC「明治丸特別部会」岡村 勝 代表幹事が参加していた、大学の「明治丸修復計画小委員会」が、2008（平成20）年に解散して以降、大学は着々と「明治丸修復」に向けて検討を重ね、前号に記した如く、「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。

しかし、上記小委員会の解散以降、曲がりなりにも長年に亘って「明治丸」の保守・管理の実務に携わってきたVCに対しては、「修復工事の計画」に関する一切の情報提供が途絶え、一般公開の中止後直ぐに突如として帆装設備の撤去作業が開始される等の動きを見て、VC「明治丸特別部会」岡村 勝 代表幹事から大学側に、修復工事に関する情報の提供を求めましたが反応無く、事態を重く見た岡村 勝 代表幹事は、2009（平成21）年6月5日付書簡にて、海洋会 杉崎昭生 会長に、文書にて事態の打開を要請しました。



その後、海洋会 杉崎昭生会長、高橋正夫専務理事が大学往訪、今津隼馬 副学長に面談、VC「明治丸特別部会」代表幹事から託された「明治丸修復工事計画に関する大学とVCとのコミュニケーションギャップの改善」について要請し、今後の具体的改善策を求め論議の結果、

- ① 今津 副学長が、2010（平成 22）年 7 月 19 日の VC 総会に出席し、平成の「明治丸」修復工事に関して詳細に亘って説明すること
- ② 海洋会と今後とも情報交換を密にする為に、海洋会/VC/大学で「連絡協議会」を発足させ、「明治丸」関連のみならず、大学全般に関する情報の情報交換を行うこと

となりました。

本日 AM、杉崎会長と高橋専務理事は、東京海洋大学今津 副学長を訪問して来ました。用件は先日 VC より託された「明治丸修復工事計画に関する大学と海洋会 VC とのコミュニケーションギャップの改善」についての要請です。

VC の学長宛の手紙の主旨を杉崎会長から今津副学長に口答で強く要請すると共に、今後の具体的改善内容を求めました。

いろいろと議論しましたが、結論として、

① 7 月 19 日明治丸 VC 総会の席上で今津副学長より現状並びに今後の計画について詳細に亘って説明すると共に Q&A にお答えする。

② 海洋会と今後とも継続的に情報交換を密にするため 海洋会/海洋大学で連絡協議会（仮称）を設立、明治丸関連のみならず大学全般に関する事で海洋会に關係する事の情報交換を行う。

事務局は海洋会本部が引き受け、そのテーマ毎に關係する会員の出席を仰ぐこととする。

高橋専務理事

この会談の結論に従って、今津 副学長が、2010（平成 22）年 7 月 19 日の VC 総会に出席し、以下のことを説明しました。

以下に、2010（平成 22）年 7 月 19 日開催の、VC 総会議事録の当該部分を抜粋して掲載します。

5. 明治丸修復工事について

今津副学長から標記についてご説明があった。はじめに副学長から本クラブの活動への謝辞と明治丸の修復・保存と海事ミュージアム事業への募金の状況について説明があった。すなわち

- ・ 明治丸修復工事計画に基づいてマスト撤去・保管工事に約 3 3 7 0 万円、外板補修、船殻補強と水密工事等に約 1 億 1 1 0 0 万円の工事を行った。
- ・ 工事監督に浅野ドックOBの石本氏にお願いしたが、埋設部に外部からの水圧がかかり、外からの補強（ドライドック方式や樹脂などによる）の必要性の指摘を受けている。 *6.5 - 1.5 / 8 - 6.5 = (1.5) 周辺整備.*
- ・ 最上部甲板の補修に約 5 億、その他で今後約 6.5 億の予算措置が必要である。文化庁からの予算措置は無く、文科省の予算からの捻出も難しい状況である。文化庁は文化財への注金は出すが予算措置は大学当局の努力に任されている。したがって、募金活動に活路を見出す他は無い。
- ・ 前回の修復工事の反省から、補修だけでなく維持管理をシッカリやる必要性を認識している。
- ・ 船会社への募金を通じての教訓から、明治丸をよく知らない方々への説明用に DVD の資料を作成し、募金協力依頼のプレゼンテーションに活用して、新たな募金活動を再開する。
- ・ 船会社への依頼時に明治丸の箱物への募金のみでは出せないが海員の教育に対する募金には協力するとの意見を頂いているので、明治丸海事ミュージアムとして活用して青少年への海事思想普及へ役だてて参りたい。
- ・ 明治丸管理体制として VC を組み込んだ体制を構築していく。募金についても船会

社に限らず造船、造機さらには有名企業（トヨタなど）へも働きかけていく。VCの諸先輩のご指導もお願いしたい。

- ・ 募金のみならず明治丸修復の技術的支援を頂くべくVCと大学との連絡協議会を設置する。

概略上記の説明に対して、以下のQ&Aがあった。

- Q：明治丸と地域の活性化との関連で、明治丸周辺が駐車場化されるのを危惧している。
A：明治丸の南の河岸に都が遊覧船の係留施設を整備したが、都との協定書の取り交わしにおいて大学が主体的に判断して進めていく所存である。
- Q：DVD制作にお金を掛けたり、今日の募金活動への大学当局の関与が疑問視される。
A：DVDは説明に有効である。大学の職員を募金活動へ使うのは労基法の観点や費用の点で問題があり、アルバイトが適切と判断した。
- Q：ミュージアム構想の全貌を明かにして頂きたい。その中で大学の主体性は大丈夫か？
A：大学/VCの連絡協議会の場で十分な意思疎通を図っていく。これまでの募金には一切手を付けていない。これからの工事は募金次第である。先輩諸兄のご支援をお願いしたい。
- Q：募金については、進捗状況などを海洋誌などを通じて報告し透明性を持って強力に進めていくことが重要だ。連絡協議会は是非とも設置願いたい。
A：修復工事についてもVC諸兄の経験を活用させていただきたい。
- C：文化庁の予算が無いのは初めて聞いた。我々OBとして募金に協力したいが、募金の使途が明治丸修復以外に使われるのではないかと危惧を抱いていた。意思疎通が重要
Q：修復工事の体制は？
A：修復計画小委員会の決定を受けて施設課（事務職）が実施しているが、専門家として工事監督を石本氏に委嘱してきた。今後も専門家が監督していく必要性を認識している。VCの支援をお願いしたい。VCの関わりについて、大学として責任のとれる協力体制を整えたい。
- Q：工事は何時完了するか？
A：現状では見通しがつかない。平成24年3月までの計画の中で何ができるか？ 修復途中を見せていくやり方もあり、VCとも相談しつつ取り組んでまいりたい。

（文責 谷山）

6 「連絡協議会」での論議

第1回「連絡協議会」は、2010（平成22）年8月23日 海洋会本部に於いて開催され、議論の結果、大学、海洋会、VC 共に出席メンバーは予め決め、基本、毎月開催とすることとなりました。ノミネートされた当初メンバーは以下のとおりでした。

大学： 今津隼馬 副学長 鶴田三郎 海洋工学部長 賞雅寛而 研究科長
松下 修 百周年記念資料館館長

海洋会： 高橋正夫 専務理事 小暮文悟 常務理事 事務局長

VC： 岡村 勝 代表幹事（代 豊村誠二 幹事） 谷山 洋 事務局長
望月二郎 幹事 松崎光男 幹事

以降、適時出席メンバーを入れ替えたりしながら、略毎月のペースで開催されました。当初の主な議題は、大学側からの既に募金活動を開始した「明治丸海事ミュージアム事業」を行う為の募金の進捗状況の報告、及び、募金活動への協力要請、更には、VCからの要請に応じた「明治丸海事ミュージアム事業」の構想の詳細説明、

及び、事業を遂行する為の学内組織、等に関する情報の開示等が議題でありました。

2010（平成 22）年 11 月 17 日開催の、第 4 回「連絡協議会」になって、予てより VC が要請していた、平成の「明治丸」の修復工事に関する「仕様書」のコピーの開示がありました。早速、VC にて持ち帰り検討の結果、提供された「仕様書」と称するもののコピーには、表紙もなく、従って仕様書と言う名称や、発行日時、誰が作成したものか（責任者）、等が不明であり、普通の「仕様書」の記載とは少し異なることから、本当に「仕様書」なのかが確認出来ないものであることが判明しました。

2011（平成 23）年 1 月 19 日開催の、第 5 回「連絡協議会」において、大学側に上記の不明点の説明、確認を求めましたが、きちんとした回答は得られませんでした。

致し方なく、提供された「仕様書？」に基づいて、VC 内で修復工事の内容について一通り検討した結果、VC が行ってきた「明治丸」の過去の保守管理の経験から得られた、仕様書の内容に関する改良点、意見、等を提示しながら、引き続き、大学側の工事担当者と、仕様書の改善に向けた検討を協力してやって行きたい旨提案しましたが、その後、2011（平成 23）年 3 月 11 日に、東北大震災が発生し、大学側からの回答を期待していた 3 月に予定していた「連絡協議会」の開催は延期となってしまいました。

第 6 回（2011（平成 23）年 5 月 11 日開催）～第 12 回（2012（平成 24）年 5 月 29 日開催）の間、VC 側より、過去の保守・管理の経験に基づいた検討の結果として、第 4 回「連絡協議会」において大学より提示された「仕様書」の修正、改良等について各種の具体的提案がなされ、大学側と協議しましたが、大学側からは「検討する」との回答ばかりで、何の結論も出ない状況で推移しました。

その間に、2011（平成 23）年 4 月 1 日付にて、松下 修 館長 和田公利 事務室長 小熊亜弥 事務員 とする「明治丸海事ミュージアム」が発足しました。

§ 「明治丸」の修復費用と工事仕様書

2009（平成 21）年 3 月の「明治丸海事ミュージアム事業」の立ち上げ、募金活動の開始時以来、海運関係業界紙や TV 等のマスメディア上に、度々「東京海洋大学内にある、重要文化財「明治丸」の傷みが酷く、修復費用を賄う為に、大学が募金活動をしているが難航している」との報道がなされるようになり、海の日を前にした 2010（平成 22）年 7 月 19 日付の「日本経済新聞」にも、「海の日ゆかり

海の日ゆかりの重文
「明治丸」存続ピンチ



東京海洋大の越中島キャンパス（東京都江東区）に展示されている国の重要文化財「明治丸」II号マストの帆船で、完成から136年が経過し老朽化が進み、東京海洋大が修復費用の寄付を呼び掛けている。

真上が存続の危機にひんしている。鉄製の船としては日本で唯一残る3本マストの帆船で、完成から136年が経過し老朽化が進み、東京海洋大が修復費用の寄付を呼び掛けている。

明治丸は有自視察船として1874年に英国で完成。76年には明治天皇の北海道・東北地方巡幸に使われ、7月20日に横浜港に帰港したことから「海の日」に制定された。その後、7月30日「海の日」に制定された。

東京海洋大 修復費、寄付呼び掛け

「このままでは修復不能となるため、史料館の整備も合わせて計8億円の寄付の募集を昨年3月から開始。修復には最低6億5千万円かかるという。東京海洋大は、法人や個人を問わず広く寄付を集めたいとしています。」

昨日が国民の日「海の日」となった。現在の大型船はほとんどが鋼鉄製で、当時の造船技術を支える遺産として78年に重文に指定された。88年に修復されたが、その後20年以上が経過し腐食でマストが原形をほとんど失なっているほか、雨漏りもある。

2010年(平成22年)7月18日(日曜日)

日本経済新聞

の重文「明治丸」存続ピンチ」と題した記事が載りました。

このように、「明治丸海事ミュージアム事業」の募金活動が難航しているとの報道がなされるようになった最中、「百周年記念資料館」において、特別展示「明治丸の航跡を求めて」が、2011（平成23）年6月1日～7月18日の期間で開催され、この特別展示開催中の6月8日に、平成天皇、皇后、両陛下の行幸があり、松下館長の案内で「明治丸」及び、特別展示をご覧になりました。

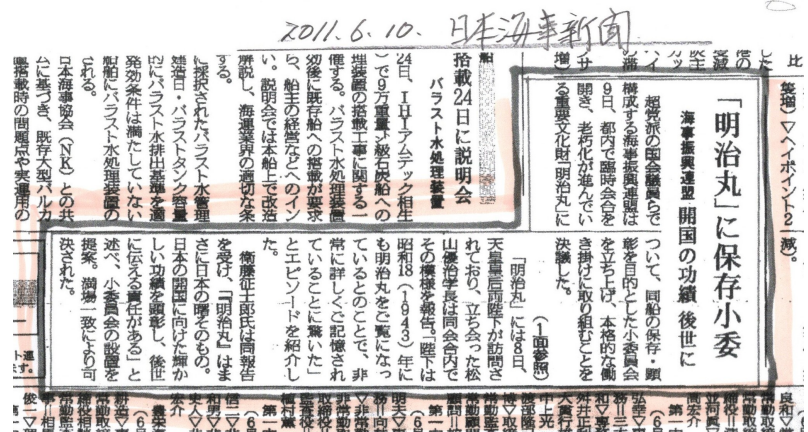
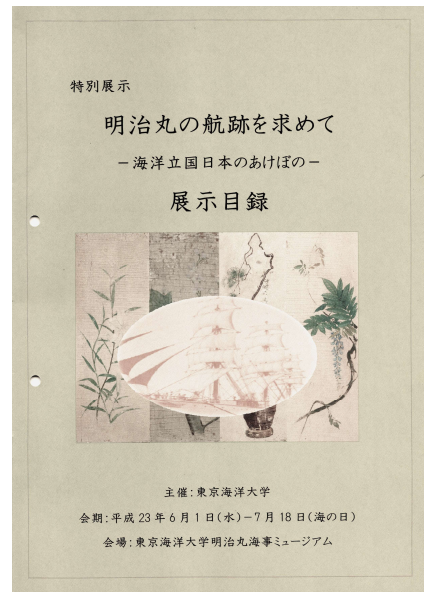
この、両陛下行幸の直後の6月9日に、超党派の国会議員で構成する「海事振興連盟」が会合を開き、老朽化が進んでいる重要文化財「明治丸」について、同船の保存・顕彰を目的とした「小委員会」を立ち上げ、本格的な働き掛けに取り組むことが満場一致で決議されました。（2011.6.10.付日本海事新聞 記事）

目標額 6 億円で開始した「明治丸海事ミュージアム事業」の募

金募集期限が、2012（平成24）年3月末と迫りましたが、途中の集金結果が約2億7千万円と芳しく無いため、大学は、募集期間を2015（平成27）年1月末まで延長して募金の上乗せを図ることを決める一方で、重要文化財である「明治丸」の修復費用見積額7.8億円の二分の一、3.9億円を、「文化財の修復費用の補助金」として文化庁に要求することを決め、2011（平成23）年11月14日、江東区経由、東京都を経て文化庁に申請する手続きに入りました。

この「補助金」申請に伴い、2012（平成24）年5月18日、文化庁、東京都、江東区による「明治丸」の現状確認が行われ、その際、文化庁の示唆により、大学内に、岩坂 海洋工学部長 を委員長とする「明治丸修復計画小委員会」が設置され、第1回会合が2012（平成24）年8月3日に開催されました。この小委員会には、連絡用議会での論議を経て、VCから望月二郎 幹事が学外委員として参加することが決まりました。

小委員会での論議の詳細は省略しますが、ここに至り、大学の「明治丸」修復工



事計画について、概ね以下のことが判明しました。

- ① 修復工事に関しては、大学は、2008（平成 20）年 6 月 3 日に、「重要文化財（建造物）現状変更等許可申請書」を、工期を 2008（平成 20）年 12 月 25 日から 2011（平成 23）年 3 月 31 日として、江東区、東京都経由で文化庁に提出、2008（平成 20）年 7 月 29 日に許可書が交付されたこと
- ② この申請に際し、工期を 3 期に分け、
第 1 期工事 2009（平成 21）年度 マスト・ヤードの取り外し、外板工事
第 2 期工事 2010（平成 22）年度 上甲板、主甲板工事
第 3 期工事 2011（平成 21）年度 外板塗装工事、帆装艀装工事
として申請、費用は大学の予算で行うこととして許可を得ていること
- ③ 第 1 期工事 2009（平成 21）年度の、マスト・ヤードの取り外し、外板工事は大学の予算で既に終了しており、残りの、第 2 期工事、第 3 期工事は、資金不足で中断していること
- ④ 2011（平成 23）年 7 月 20 日に、超党派議員連盟から、「文化財の修復費用の補助金制度」について紹介があり、江東区、東京都、文化庁と協議したうえで、「補助金」申請を行うことを決定し、同年 11 月 4 日に、「平成 24 年度国宝重要文化財建造物保存修理国庫補助重要要望資料」を、江東区経由で文化庁に提出、当初予定の修復工事計画の第 2 期工事、及び 第 3 期工事を、総事業費 ¥788,253,900 として要望書を作成したこと
- ⑤ この「補助金」申請後、2012（平成 24）年 5 月 18 日に、文化庁、東京都、江東区による「明治丸」の現状視察が行われたこと
- ⑥ そして、文化庁からは、修復工事に関しては、2008（平成 20）年 6 月 3 日に提出した、「重要文化財（建造物）現状変更等許可申請書」が生きているのでこれが基本となり、これを変更する際には、上記「現状変更等許可申請書」を新たに提出し承認を受けなければならない旨、明言があったこと

この結果、第 1 回連絡協議会を開始した、2010（平成 22）年 8 月 23 日より遙か以前の 2008（平成 20）年 6 月 3 日には、大学は「重要文化財（建造物）現状変更等許可申請書」を、工期を 2008（平成 20）年 12 月 25 日から 2011（平成 23）年 3 月 31 日として、江東区、東京都経由で文化庁に提出、2008（平成 20）年 7 月 29 日に許可書が交付されたことを、VC に明らかにしないまま、海洋会会長からの申し入れで、連絡協議会の開催を受け入れたことが判明しました。

そして、更に、修復工事に関しては、2008（平成 20）年 6 月 3 日に提出した、「重要文化財（建造物）現状変更等許可申請書」が生きており、文化庁からは、原則として、本来の仕様で工事を行うよう指示されている状況であったにも拘わらず、2011（平成 23）年 1 月 19 日開催の第 5 回連絡協議会以降、「過去の保守・管理の経験に

基づいて検討の結果」として、VC が誠意をもって提案し続けた、「仕様書（と称するもの）の修正、改良」等の、各種具体的提案は、全くの無意味な活動であることを知りながら、大学側は一応「聞きおく」として、言わば「ガス抜き」としての扱いをしていたのではないかとの、憤りにも近い意見がVC 側に起こり、結果として、大学/VC 関の信頼関係に、更に疑問を持つような事態になってしまいました。

更に、「明治丸」の修復工事完成後の、保守・管理、利用・活用について、VC をコンサルタントとして活用しては如何との、VC からの提言に関しても、大学側からは、「VC は「任意団体」であり、契約を結べる対象にはならない」との回答・対応でありました。

これら一連の流れで、VC 側には大学側への不信感が残りました。また、「明治丸」の修復工事完成後の、保守・管理、利用・活用についての協力体制についても、今までとは異なる対応をする必要がある、との意見が出るようになりました。この流れが、「NPO 日本海洋塾」発足の動きへと繋がっています。

（以下次号）



（「明治丸」航海の図 「船の科学館」所蔵）

§ 帆船幻想 第1部 帆船航海とその航海術 §

正会員 中島隆博

日々の暮らしの中で大きく変わったものがケイタイでしょう。いまや時、場所を問わず下向きでポチポチと指を動かしている光景は、日常となっている。筆者もその一人であるが、あるアプリを愛用している。それは **Pinterest** という。テーマ人帆船と入力した瞬間にプロが撮影したかの如きハイレベルの画像が数多く出現してくる。それもコストフリーで。

日本丸、海王丸を含めて世界中の名だたる美しく懐かしき姿が現れてくる。しばし時を忘れて画面を見入る。そのうち画像に飽き足らず、文字で、文章で帆船に浸りたい心持になってくる。こうして帆船関連の本巡りが始まった。まずは、手持ちあるいは積読だけであった蔵書から、そして図書館通いへと・・・。

帆船の操船・運用、天文航法、天測歴、クロノメーター、六分儀など、嘗て世界史を変えた当時の最先端技術を誰がわが国にもたらしたのか、知りたくなった。そしてこれら先達の人生はどのようなものだったのかを知りたいと願った。

本探しを始めると帆船実習生時代の記憶も蘇ってきた。そしてその記憶そのものが**幻想**と思える年齢に達してきたこのタイミングに、本稿への寄稿方お誘いがあった。これも何かのご縁、我が読書航海の Log Book 替わりになればと以下書き連ねました。文才なく浅学非才のわが身故、拙い文章ですがご興味あればご一読下さい。

手始めは英国の海洋小説でした。以下ほぼ読書順に項目を並べました。

(ご参考までに、各項目ごとに主だった書籍名を記載しました)

<帆船を舞台とする海洋小説>

世に帆船を舞台にした小説はさほど多くない。例外は英国で、現在でも英国海軍帆船(砲列艦、フリゲート艦など)の、18世紀前後の英仏戦争、米国独立戦争等の海戦を舞台とした海戦ものに人気がある。多くの書籍が書店に並び、驚いたことに男子小・中学生にこれらのシリーズ本の人気が高い。また裕福な家庭の男の子の部屋に *Capt. クックの世界周航図* を飾ることが多いと。さすがに英大帝国!

わが国には以下のシリーズが1980年ごろから翻訳され、つかの間の帆船ブームが生じた。ただ現在書店には見当たらず図書館蔵書も文庫本故、痛みが激しい。

“ホーンブローワー・シリーズ” (全10巻ハヤカワ文庫)、

“ボライソー・シリーズ” (全28巻 同上)

かなり巻数であり相当気合が入らないと通読は厳しい。メインストーリーは両シリーズとも英国少年が士官候補生となる場面から始まる。その後、英仏戦争、米国独立戦争、カリブ海・アフリカなどの植民地争奪戦を戦い抜き（生き残りというべきか）、紆余曲折を経て艦長・提督（ホーン・ブローは貴族に列席）に駆け上がる物語である。この他にもシリーズものが有るが、これらには及ばぬか。

当然ながら銃・砲弾飛び交う海戦、軍刀の火花散る血肉飛び散る戦闘シーンが各編のクライマックスであり、その合間を縫って艦上での反乱、海賊との闘い、植民地の現地人との戦闘、座礁など海難事故を経て、良き先輩・同僚との出会い、助け合い、また功名争いなどが語られていく展開となっている。勿論、ロマンス、家族愛も描かれているが、これはメインではない。なお英国でその一部は映画化されている。

現在の海事専門家をして、本作は実話であり、また主人公（ホーン・ブロー／ボライソー）は勿論のこと脇役ですら実在の人物ではないかと錯覚させるレベルという。さらに“作者自身も海軍経験者ではないか”と信じさせるほどにも評価が高いそう。

巻を重ねるごとに戦闘シーンに加え帆船の運航・操船・運用・士官候補生教育等も語られるが、残念ながらこれらは本シリーズのメインテーマではないため、さほど熱が入っていないか。とはいえそのレベルはかなり正確・高度といえる。例えば毎正午の天測・船位測定、スターサイト、セール・策具の細やかな調整、海図を駆使しての地文航法演習、旗流信号、ルックアウトなど、帆船実習を思い出させてくれる。思うに筆者が期待の“帆走の素晴らしさ”については、力がはっていない。海軍ものであり、戦う帆船には無用といわれればその通りであるが・・・。

願うらくは今少し、帆走の素晴らしさに一種の快感、戦いに疲れた乗組員が心を和ませるシーンなどがあればとの**幻想**に陥ること多し。

司馬遼太郎氏は、帆走時の感覚を、“風と帆と舵がうまく適合しているとき、帆船の船体、セールその索具すべてが不思議な静かさを帯び、あたかも波をカミソリで切っていくように航走する、その感覚は名状しがたい快感といえる“～と表現している。さすが書齋の船乗りを自称している司馬遼太郎氏である。

<帆船とシーマンシップ>

さて時代が変わって、21世紀に移るころ、オーストリアのある財団が、Capt. クック第1次世界周航に乗船したスloop船“エンデヴァー”号の精巧かつ同サイズの複製を建造した。専任のクルーが寄港地毎に、一般より体験希望者を募り、次の寄港地までの一区間ごと乗船させた。これにより市井の人が、18世紀さながらの帆船航海生活（セー

リング/シーマンシップ)を経験できることになった。因みにその乗船資格は

- ・ Blue Water Ocean の航海経験ありや？
- ・ 着衣で 50m水泳の可能？
- ・ 夜間、嵐の中マストヘッドで作業できるか？

ピューリッツァ賞受賞のトニー・ホロビッツがこれに応募し、一区間（米国西岸加州のギグ港/カナダのヴァンクーバー港間）を短距離ながら帆走体験した。その体験をベースにクックの世界周航探検航海の足跡・寄港地を丁寧に数次にわたり訪問・取材し、帰国後家族のもとで（米国）、旅行記“青い地図”を執筆した。

従来の海洋小説において帆船上での船員・実習生などの有様は軽く触る程度の取り扱いである。本書では自ら体験した船酔い、ボンク生活、防水着・ズボン、安全ヘルメット・ベルトの着用、マスト登り、ヤード渡り、ロープワークなど指導を受け失敗しつつもその術を習得していく様が描かれている。元帆船実習生の胸裏に遠洋航海の記憶と懐かしさがこみあげ、そして若かりし日々を幻想する。

シーマンシップ、特に帆船におけるそれは何時の世にも世界共通らしい。

（出典 青い地図 上下2巻 パジリコ（株）出版）

司馬遼太郎氏によれば“坂の上の雲”執筆時、露海軍将校の記録を収集したが例外なく“彼らは皆、帆船は良かったと懐古していた”と述べている。帆船の良さ、シーマンシップは、時・場所を選ばないようである。

一時、大坂で小型帆船が建造された。海事振興また青少年の海事教育に活用すると聞いていたが、その後音沙汰ないように思う。わが国での海事振興は容易ではないのか。これに引きかえ英国本国、旧植民地のシドニー、ホバート、オークランド、さらに北欧、エーゲ海、アドリア海等いたるところに例えばブリッグ型などの小型帆船を見ることが出来る。日常的に観光・巡航・結婚式・クルーズに供され、生活の一部となっている。気象・海象がより厳しい日本沿岸では小型帆船は無理といえればそれまでだが、とはいえ、今はやりの大型クルーズ客船は、動くホテルであり、この中でシーマンシップの話は場違い、野暮の極みであろう。

<帆船による世界制覇と植民地支配>

”青い地図“は、18世紀英国海軍軍人クックが10年をかけて3次にわたる世界周航・探検航海（5大洋、南・北極海）を為し遂げたが、作者はその寄港先を訪ねつつ、この航海・クックがもたらした功罪を鋭く書き記した旅行記である。

クックの目的は、未知の海域の探検、未発見の動植物の採取、正確な海図作成など多岐にわたるが、特にそれまで未知ともいえるポリオネシア・豪州・NZ を周航し、その結果太平洋のほぼ半分の海域・陸地が英国の植民地となり、英国王に献上された。その金額的価値は図るすべもない。英国の視点からはクックはまさに青少年の英雄そのものであった。

ホロヴィッツは現代的視点から、負の側面（植民地化、性病伝播、キリスト教布教、伝統・文化・自然破壊など）を辛辣さと厳密さを交え、切れ味鋭く描いている。クックは英国による世界海洋制覇の一翼を担いつつ、読者を南太平洋からベーリング海へ、また生家の貧しい小屋から陽光降り注ぐハワイの神殿へといざなう。こうして我が机上に地球儀を置き本書を紐解く時、クック来臨を幻想する。

話が脱線する。今世界中がきな臭い。地球が混迷している。この最中にわが国に海事・海運・海防を一体として語れる政治家。識者がどれだけおられるのだろうか、心もとない。例えばメディアも沖縄埋め立て問題などは盛んに報道するが、かの地の EEZ 問題（我が国 EEZ 内の原油の無断掘削）など知らんぷりを決め込んでいる。加えてわが国海事レベル低下が顕在化している。ここ数年の知床沖観光船沈没、海自自衛艦の瀬戸内の座礁、海保巡視船の日本海での座礁、太平洋での大型コンテナ船の大量コンテナ波浚事故など、目を覆いたい事故続きである。

TV 報道においては、東海大の山田教授を応援している。わが国メディアの覚醒を切に願いたい。（芸能プロダクションスキャンダル報道はもう十分）

再びクックに戻る。航海術の革新的進歩がクックの3回の世界周航成功をもたらしたことは論を待たない。クックにとって最大の武器は、銃でも大砲でもなくましてや宗教でもなく。当時実用化されたクロノメーターであった。これにより人類初めての精密な経度測定が可能となり 5 大洋を網羅する正確な海図が完成された。とは言え裏返してみれば全地球的な植民地獲得レースのスタートの号砲となったことは事実であろう。新たな発明・発見が、いつの世も功罪相半ばすることに変わりはなく正確な海図が人類史の中で燦然と輝く成果・功績であることに疑いはない。

歴史に If はないというが、第3次航海（1776-1780年）においてクックは房総沖およそ100マイルまで接近していた。もしクックが江戸湾に入っていたら日本の歴史はどうなったであろうか。幕府が狼狽し、右往左往し、国中が大騒ぎであろうことは想像に難くない（笑）。

以下、ハワイに目を転ずる。米国ハワイ州旗に英国ユニオンジャックが描かれている

ことをご存知の方も多いと思われる。その起源は、英国海軍軍人（クック）によるハワイ諸島発見・上陸が国際的に公認されたことに拠っている。

クックは直前の寄港地アラスカから寒さに震えハワイに初上陸し豊かな食料を調達・体力を回復させた。同時に、この宝石ともいえる島々をサンドウィッチ諸島と命名した。あまりに即物的でどれだけ食料に飢えていたか窺える。クックはその後ハワイ島コナ南部のケラケラ湾に面する神殿に上陸する際ハワイ人に殺害された。諸説あるが、たまたまその日が神殿の祭日にあたり、ハワイ人がココなど飲酒しハイになっていたとか。かくしてクックは死してハワイの英国国王への献上の榮譽を担いハワイ州旗にその功績を刻んだ。

英国人がクック好きであることは先にのべた。その一例がロンドンにクック協会にあり世界中のクックファンが登録・情報交換の場としている。クックに関する新情報あれば直ちに協会を通じ世界中の会員に発信され、さらに議論・研究が始まる由。これこそが英国帝国の伝統か。その底力たるや怖るべし。

更に私事に話がとぶ。ご興味あればお読み下さい。

筆者 51 年前の遠航寄港先の一つがハワイ島であった。恒例の日系有志による実習生島内観光に招待され、筆者等 3 人はヒロ在住日系 3 世の女性学校教師にご案内頂いた。当時はハワイ島といえば、マウナケア・ブラックサンドビーチ・コナの夕日くらいの情報しかなく、先の神殿へお誘いを受けたものの、当時はクックについて知識なくスキップしてしまった。無知とは恐ろしいものであったと今も恥じるばかり。

それから 40 余年経過、ハワイ島再訪の機会を得た。海拔 4、250m 眼下に 360 度太平洋を見渡せるマウナケア山々山頂に建設された国立天文台スバル望遠鏡が目的であった。同山は世界遺産であるキラウエア火山を従え、太平洋の真ん中で奇跡ごとく鎮座している。ハワイ大王の住まいが置かれてきた。

時間を作り、クック終焉の神殿に詣で、ようやく世界最大の航海者（と筆者が尊敬する）表敬・詣でることができた。その神殿は人影なく背高い椰子に囲われいて昼なお冥き場所であった。あたかもそこに今なおクックの怨念が残っているかの**幻想**に襲われた。

さらにクックゆかりの地に向かうべくレンタカーにてコナ経由で北に向かった。ハワイ島北端のワイピオ溪谷である。カメハメハ大王の終いの住まいでもあった“王家の谷”である。何やら、クックの遺骨埋蔵説もある。そのはずもなく、ただただ改めてクックの偉業に思いを馳せた。

この溪谷（史跡保護地域で現在も一般車乗り入れ厳禁か）には、美しい虹がかかり今なお忘れ難い。タロイモを主食し当時と変わらぬ生活を送っている方々（ハワイ

王家のご子孫?)が住まれ、ハワイの他島にはない厳肅な時間・空気に触れることができた貴重な一時であった。

このハワイ諸島最大かつ活火山を有するこの島は航海史の面からも興味は尽きない。ハワイ島はかつてタヒチへの片道 4000 km 往復航海に成功した葦帆船(というより大型カヌー)“ホクレア”の母港であったし、またケビン・コスナー主演の「Water・World」が撮影された島であり、なにかと「航海」との縁が深い。(因みにミュージカル「南太平洋」撮影は、カウアイ島)

<小型無甲板帆船による史上初の単独世界周航記>

この稿では、小型帆船(何と遮浪甲板無し)で史上初の単独世界周航を果たしたシーマンについて触れたい。カナダ、ノヴァスコシアの漁村に生をうけたジョシュア・スローカムが漁船・貨物船の航海士・船長を経てさらに造船経験を加え、自ら設計・建造した無甲板ヨット(スプレー号)にて1898年にブラジル/サウスカロライナ間5,510海里の単独走破を成し遂げた。その後、その世界周航記を発表し世界中を興奮させた。

寄港先などの数多くの挿絵が盛り込まれていて、絵日記をみるかの如く楽しい。19世紀末の世界周航のためか写真なし。航海中の寄港先の様子、鯨・イルカ・植物との出会い・現地の人々との交流など、現在では見ることの出ない光景の、とはいえ大変高価となったであろう写真集であったらとの幻想を見る。さらに情緒豊かな、かつ文化史的に貴重な世界周航の記録となったであろう。一部今時の社会通念上から差別的表現もあるが、今そんな野暮なことは言うまい。

その後も航海を重ねるも1909年の航海に出るもそのまま消息を絶った。およそ一世紀を経て、わが国が誇るソロセーラーである堀江謙一氏が”太平洋ひとりぼっち“への出航時、この本を持って乗り込んだと。同氏はその後も本書に啓発されて世界周航を志したと語っている。心に残るエピソードである。作者スローカム氏も以て瞑すべしか。

(出典 ジョシュア・スローカム “スプレー号世界周航記” 中公文庫)

<帆船とわが国の航海術進化>

以下、帆船とその航海の話しから、航海術に目を転じてみたいとは言え、無機質なGPS、航海用レーダー、衛星経由の気象データ等の“電子”航法ではない、ヒューマンな航法・航海術である。

わが国においては帆船が登場する文学は多くない。自らを”書齋の船乗り“と自称の司馬遼太郎氏は、帆船及びその航海について「菜の花の沖」など一連の作品において語っているが、多くは帆船の船体・積荷・航海目的に関するもので航海術・航法に関するものは多くない。また吉村昭氏も「戦艦武蔵」をはじめ旧日本海軍艦艇をテーマとして、数多くの名作を残されているが、帆船ものまた航海術については「ジョン・万次郎」関連作品を除いては少ない。

そもそも我が国においては、遣隋・唐使派遣、朱印船等を除けば外洋帆船の建造例はなく当然航海も地文航法にならざるを得なかった。一方大洋横断に必須の天文航法はその基礎をなす球面三角法・微積分・対数など数学とともに天文学理論・天測歴習得の要ありも、鎖国の故これをオランダを通じ学ぶしかなかった。これらの航海術に関する新知識はすべて幕府オランダ留学生、後の”咸臨丸“の航海長（後艦長に昇格）となった小野友五郎によって本邦にもたらされた。和算の達人でもあった小野は、前記数学のすべてを瞬く間に習得し、国際的航海術基盤とされた航海書スワルトを翻訳し“渡海新編”4巻を公儀に献上している。

小野の実力や恐るべし。”咸臨丸“による太平洋横断航海においても彼の實力を実証している。わが国の初代遣米使節は米国海軍軍艦に乗艦したが、その警護および海軍技術向上・伝習のために”咸臨丸“が随航した。この航海は同時に本邦初の遠洋実習航海でもあった。有名な話であるが、名目上の艦長であった勝海舟は終始船酔い苦しみ、語学にも難あり（蘭後も初級、英語は不可）、殆ど艦長室を出ることはなかったことが知られている。

実際は小野航海長と米海軍ブルック海尉（その通訳であったジョン万次郎については後述）が操船・航海指揮した。士官たちは羅針盤についての知識を全く持っていなかった。甲板・機関員は瀬戸内の和船水夫ばかりで出航当時は使いものにならず、両名はこの航海によって、その練度を高めていった。

航海中、天測船位と米国西岸のランドフォール初認時刻予想等の技を小野航海長とブルック海尉とで競ったが、両者はほぼ互角であった。ブルック海尉はますます小野航海長の知識・能力に驚嘆していった。彼は月距法にも習熟していた。これはクロノメーター無き時代、正確な時刻図るため月の運行を利用して正確な世界時を算出する技術（商船大の天測講義では登場しなかったがクロノメーターの誤差修正も可能）まで見事に習得していた由。小野航海長の理論・実務経験や恐るべし。

余談ながら福沢諭吉も通訳として随行していたが、英和翻訳会話のみ僅かに可のレベルで通訳とし用をなさなかつたらしい。ジョン・万次郎なかりせば、どうなったことや

ら。また一説では米国での書籍購入にあたり、一部船用金流用の噂もあった。これも大店の丁稚見習いがつつい店の金子に手を出すも、飲む・打つ・買うに手を染めず、明治の代に貢献したと思えば、結果オーライというべきか。

斯くのごとく勝海舟艦長が職責放棄した“咸臨丸”の航海は諸事多難であった。帰路においても咸臨丸の重大使命即ち、小笠原諸島に寄港し、現地調査・海図作成方、軍艦奉行木村摂津守の厳命を受けていた。機関故障のためこれ果たせず。翌年幕府は小野を軍艦頭取（艦長）として”咸臨丸を“再度派遣し、本調査の提案者であるジョンも同行させ、“小笠原群島実測図“を作成させた。

これがその後の英米の同諸島領有の主張に対する決め手（国際的に有効な反論証拠）となり小笠原諸島のわが国領土が確定した。小野・ジョンなかりせば小笠原が第2のハワイとなったこと必定であったか。改めて“咸臨丸“の乗組員の業績が称賛される**幻想**を想うのを抱くのは我のみか。

（出典“咸臨丸航海長小野友五郎の生涯”	藤井哲博 著	中公新書
“天を測る”	今野敏 著	講談社
“ジョン・マン”シリーズ	山本一力	講談社

<わが国海事・海防・海運界の巨星>

小野友五郎はその後勘定奉行並みに昇進し、江戸湾海防設計、海上衝突予防法の導入、天文台設置、天測歴編纂などわが国の江戸、明治期の海事、海防、海運への献身は驚くべきものがある。勝海舟の”俺が俺が“と対極にある人柄ゆえ、歴史に登場することが乏しいが偉大なる官僚であったが自ら世に出ることを憚ったらしい。

明治の代となり旧幕臣僅か4名のみが名誉回復された。小野はこの一名であった。出自が常陸笠間藩の下級武士にも拘わらず、極めて異例といえる。その後も業績を積み重ね、明治天皇直截により緑綬褒章下賜となるも数日を経ずして逝去した。この時、彼の財産は日本橋の塩小売店舗兼住居のみであった。

彼のかかる事績を知らず驚いた。その後、鉄道事業創設にも深く貢献し、何と東海道・東北本線、他全国の鉄道復旧への大いに貢献したとある。もし彼が薩摩・長州・土佐など西国の出であったら我が国海事・海運界の最大の功労者としてさらなる栄華を極めていたかもしれず。もっとも本人は望まなかったであろうが・・・。

我らが“明治丸”建造・運航に小野友五郎は携わっておられたのだろうか。これが**幻想**でないとする、素晴らしいのだが・・・。

(出典 “咸臨丸航海長小野友五郎の生涯” 藤井哲博 著 中公新書)

<わが国最初の航海士資格獲得者>

本邦初の天文航法の正規教育を受けた実務者は、土佐の漂流漁民であったジョン・万次郎といえる。土佐沖で遭難・太平洋漂流中の万次郎を救助した米国人船長が学才ある彼を援助し、米国東岸の商船学校（バレット・アカデミー）に通わせを首席で卒業させた。

万次郎（米国名ジョン）の英知、努力が実を結びが邦人初の米国政府交付の航海士資格所持者の栄を得て、捕鯨船航海士としてキャリアをスタートした。ハワイを母港として太平洋、さらには大西洋、インド洋において大活躍し、職位（一等航海士）毎の鯨油売買報酬を受領し生活も安定するも、土佐の家族、特に母“志お”への思慕の念やみ難く、日本への帰国が頭よぎり始める。 当時はそれは死罪を覚悟せざるを得ないものの、数年後ハワイ経由沖縄より鎖国中の密入国を決行する。

間もなくして捕縛されるも、幕府が彼の英知・語学・航海・造船などの知識・経験に驚愕し咎めなく通訳・海事・造船工学方面専門家として大いに重用した。伊豆の反射炉建設にあたり江川担庵にも助言した由。而して土佐藩そして幕府召し抱えとなり晴れて、武士（土佐では徒士、幕府では御普請役格。帯刀が許される）として土佐に錦を飾る。ようやく母、妹など家族と再会できた。自らの漂流した際、母が墓石とした球形の石を見て涙する。万次郎は剣術の心得が全くなく腰のものは無用であったが、土佐においても攘夷派が跋扈し彼らから身を守るため帯刀していたと。時代が偲ばれる。

後日談ながら昭和 8 年に米国大統領フランク・ルーズベルト大統領より、ジョン・マンの孫にあたる中浜統一郎氏宛の親書が来着した。何と、“ジョンの家族の何方かが渡米され昔話を語ることを切望している”との招待状であった。同大統領がジョン乗船の捕鯨船船主の一人の孫であり、その祖父が才知溢れるジョン・マンの話しを幾度となく聞かせてくれた。今、ジョン・マンの家族との交流を望んでいると。隠れた日米交流史といえよう。もし、これが実現し日米の相互理解、人脈が深いものとなっていた筈。その後の日米関係を幻想してみるのも一興かもしれない。

(出典 “椿と花水木” 万次郎の生涯 津本陽 著 講談社
”ジョン・マン” シリーズ 山本一力著 講談社)

本邦航海術はこの小野友五郎とジョン万次郎の両人の英知・努力によってもたらされたことは明らか。 末尾ながら、これら先人に深く敬意を表しつつ筆を擱きたいと存じます。

今後機会があれば、帆船幻想にひたる小生が愛読してやまない文学作品・文章について触れたいと思い、秋の夜長に再読しております。ここまでお付き合い頂き多謝致します。 皆様のご安航をお祈りいたします。

(追記)

事のついでにヨット上のサスペンス映画 “太陽はひとりぼっち” を再鑑賞した。美しい地中海、本編でデビューし、上を目指すギラギラの若かりし頃のアランドロン、地中海の女神を彷彿とさせるマリー・ラフォーレ、ニノ・ロータのメロディーはすべてが美しく今なお秀逸。

思うに本作以降、わが国の芸能人・作家が大型クルザーを競うように所有したが、この傑作に影響されたのではないかな〜と、持たざる者の繰り言をお笑い下さい。

§ 肥田浜五郎の晩年と不慮の死 §

正会員 澤間讓治

前号では肥田浜五郎の鉄道面での活躍を概説したが、本号では最後のお勤めとなった『御料局長官』としての彼の活躍を述べ、残念ながら不慮の死で人生の最後を閉じる事になった顛末を記述し、連載させて戴いた肥田浜五郎の一生の最終章としたい。

肥田は明治十八年（一八八五）初代の御料局長官に就任したが、御料局とは何かについて簡単に見てみる。

明治維新になって、皇室の財産の基礎を確保することは、旧幕時代の疲弊状態などを思っておこして、そういうことのないよう努力するのが最大の要務であると、当時政府はもちろん民間でもともに痛感していた。しかしその実施は西南の役などがあって延び延びになっていた。やがて帝国憲法と皇室典範が制定される機運が盛り上がってきたので、官民ともにはじめて真剣に皇室財産について意見を述べい 実施をせまられるようになった。

明治十二年宮内卿徳大寺実則は大臣 参議にたいして、全国官有林と官有地のうちのいくらかを帝室（皇室）財産に組み入れて、帝室の歳入とすることを提唱した。また右大臣岩倉具視は明治十四年九月「皇室財産を確定するの議」という意見書をつくった。これは全国の官林などはことごとく皇室財産として宮内省に引き上げ、とりあえず内務省で皇室領として管理することにする。そしてなるべく早く、憲法制定前に宮内省か太政官庁の中に「皇室財産取調局」を設置してその事務をとり扱うようにする、という内容であった。岩倉は翌十五年二月、これとほぼ同じ内容のものを廟議にも提出した。

明治十四年十一月参議井上毅は「およそ国家の憲法を制定し、帝室を回護せんとするには、まず帝室財産を区別分置し、これをもって永く威福の基礎を表明しなければならぬ」と前置きして皇室財産の保存方法を建議した。明治十五年一月には農商務大書記官若山義一は「制権秘策」という文の中で「本来なら日本の国土をあげて帝室の所有にすることが平和を永久につづかせるもとであるけれども、昔はともかく今はすでに明治五年より、人民、地所売買の禁を解き、地券までも下附されたことであるから、いまさらこれを戻すわけにはいかないが、従来官有に属する土地、山林、船渠、工場、鉱山を選んでこれを帝室の財産とすべきだ」と、ずいぶん思い切ったことを述べたあと、「皇室財産を定める要項」を具体的に述べて、その着手の順序にまで及んでいる。そして皇室財産決定のうへは、最初大臣の中から専任裁をきめ、その下に会計検査院の例にならって二等官を長官としておく。事務は整備できたら宮内省に一、二局を設けて、宮内省の総轄とするべきである、と述べている。その他にもまだ皇室財産の保全につい

での意見はあるが、これは近く憲法が発布されることになっていたので、その前に皇室財産のことはちゃんとしておきたいという願いなが大部分であった。明治十五年だけでも、五月にはロシア駐在大使柳原前光の「帝領の議」の建議 六月には参事院議官福羽美静の「皇室財産を定め又基管理法を設くるの議」の建議があり、さらに七月には侍講元田永孚は岩倉右大臣に対し「天下の有志に呼びかけ、聖慮を安んじ、全国皇有たるの大義を明らかに天下に告げ、しかる後帝有地を定められたい」との主旨を建議している。

これら明治政府高官等の建議で言わんとするところは、多少文章のニュアンスの相違はあるが、だいたい同じ趣旨を掲げており、現在の意識との差に大きな隔絶を感じる。その一方で民間は当該問題を如何に論じていたかに興味があるが、民間の論議の代表例として明治十五年六月福沢諭吉の帝室論を覗いてみたい。福沢は帝室財産が速やかに、しかも豊富に造成されることを望んで、さらに次のように論じている。

「今後国会が開設されてからは、必ず帝室と政府とは会計上にも自ら分別の姿をなすべきことであるから、今日より帝室の費額を増し、また幸いにして国中に官有林も多いことであるから、そのいくぶんかをあてて、永久に皇室の所有に供することは必要で、結構なことと思う」

その他、当時大蔵省御用掛中村弥六が岩倉右大臣に提出したと伝えられる「帝室所有の財産を今日に制定すべき意見書」は、各国帝室の例にならい、わが帝室所有の財産を制定し、永久にこれを帝室に属させることの必要を説き、また帝室の財産として永久に伝えるには農地は適当でなく、森林等が最適である理由を力説した。

明治十七年には元老院議官揖取素彦も時の伊藤宮内卿に、官有か民有か不定地か、また有秩場を整理して、皇室所有地をはっきりとさせ、開拓、植林、牧畜その他地味のよいところでは農作を行ない、皇室経済を確立すべき旨の意見書を提出した。

こうした廟議や建議書、民論が高まったので、政府は広い面積の官有山林、原野および官有鉱山などを皇室財産に編入することとして、この管理経営にあたるべき専任部局の必要を生じたので、明治十八年(一八八五)十二月二十三日、宮内省の中に御料局をおくことを決定した。

肥田浜五郎御料局初代長官となる

こうして御料局がはじめて設置され、初代の長官に選ばれたのが肥田浜五郎である。肥田は故岩倉公の信任もあつかったし、頭脳も緻密で財政面にもきわめて明るく、しかも宮内省御用掛を勤めていたから、この役職はうってつけであった。

御料局長官は勅任官をもってあて、その下に主事および一等属から十等属がおかれた。しかし開局当時は長官をはじめ、全職員が一室に同居していたほど小規模で、事務処理は庶務課と計算課の二課しかなかったが、すでに全国五十余カ所に二万余町歩の御料地

があったので、翌十九年二月には測量課を設けた。また畜産、農耕の事業も行なわれたので、同年三月に岩瀬、新冠、高堀の三カ所にはじめて出張所をおいた。

職員は開設一年三ヶ月後の二十年三月になってもなお、長官、主事、主事補のほか、属、雇の定員各二十三名にすぎず、同年十月にはじめて技術官として技師および技手がおかれた。

明治二十二年二月、皇室典範の制定によって世伝御料の制度が確立し、ついで大面積の官林ならびに官有山林原野および鉱山が御料に編入されることになったので、同年理事の官をおき、四月から設置の佐渡、生野、木曾および岩瀬の各支庁の長にこれを任命した。佐渡、生野両支庁はいずれも大蔵省所管の鉱山局を引き継ぎ、木曾支庁長はさしあたりの農務省所管の岐阜大森区署長が兼務し、事務事業ともに国有当時のものを踏襲したが、林業はまだ小規模で官の村木などは、わずかに木曾の阿寺で行なわれたにすぎなかった。官林などの編入は四月以後相ついで行なわれた。

なお料局編入以来、経営してみて佐渡、生野の鉱山、大阪製鋼所の事業などは、御料事業としては維持経営するのが不相当であるとして、明治二十九年十月、これらは民間に払い下げ、その結果佐渡、生野支庁も廃止した。

鉄道で事故死

明治二十二年(一八八九)四月二十八日の「東京日々新聞」には、「肥田御料局長鉄道にて圧死せらる」という見出しで次の様な文章が記載された。

「昨二十七日午後四時静岡発の電報に曰く、御料局長肥田浜五郎氏午後一時半藤枝にて汽車に曳かれ即死とあり、よって即刻新橋鉄道局へ出頭し、その問合せしに、同氏は昨朝六時の一番汽車にて出発あり(生野銀山等巡視の為なり)午後一時三十分ごろ藤枝停車場にて使用に下られ、やがて乗車せられんとする時、車は既に運転を始めたり。遅れてはと思ひて乗車口の鉄柱に取りすがられたるに、局長予て足に病あり、進退も不便におはせば、迅速の挙動なり難くて、速力のために振落され、其儘軌道中へ身体と手を押入れて、アハヤと云ふ間に圧死せられたるなりといふ。其朝までに花やがれし身も、一旦にして夜台黄泉の客となる。其発途をば死出の門出とも思はざりし事ならんに、無常迅速是非もなき事にこそ」

また四月三十日の新聞には、

「故肥田氏の葬送-正四位勲三等亡肥田浜五郎氏の遺骸は来る四日神葬にて青山墓地へ埋葬せらるるよし」とあり、つづいて、「故肥田御料局長の履歴-故肥田浜五郎氏は静岡県人なり。天保元年庚寅正月伊豆国賀茂郡八幡野村に生れ、旧名を為良と云ふ。其在官履歴は左の如し」として明治二年八月からの官公職を挙げ、掲載されている。

さらに五月一日付では、「肥田御料局長官死の推想」と題して次のように述べている。

「同局長が藤枝に於て不慮の死を遂げられたる其顛末は前号に報道せしが、今回氏の故旧及び親族の推想なりと云ふを聞くに、元来氏は至って落着きたる人にて、如何なる急遽の場合にも嘗て遽しき挙動をなせし事なし。されば便所より出で来りて、汽車の既に運転を始めるをみては、扱は乗遅れしか詮方なし、二番汽車の来るを待つべしと悠々として休息し居るとも、慌てて汽車に乗る様の事は無かるべき人物なり。また同氏は痔疾にて便所に時間を要すを常とすれば、出立の前より汽車が何駅には何分間の停車と云ふ事を調べ、小便は何停車場、大便は何停車場に於てすべしとまで予定し置きたる程の事なれば、汽車に乗遅れて慌ただしく鉄棒に取付たる処を、進行の勢いにて揺落され、為に枉死を遂げしとは甚だ以て不審なり、想ふに同氏は平生脳病にて時々卒倒することあれば、便所より出で来りて、汽車に乗りし所を進行したるにより、例の卒倒を起して汽車の下に倒れたるには非ざるや、との推測なりといふ。何れにせ痛ましき事に遺族の方々の嘆きの程も思い遣らるるなり」

岩倉具綱&勝海舟の奔走

肥田浜五郎が急死した四日目の四月三十日、勝海舟は黒田総理大臣あてにつぎの書簡を送っている。

黒田総理大臣殿

拝啓仕候 私事も所労に而ハ毎々不参、且御無音仕居候。扱岩倉公御来訪被下、肥田氏之一身海軍江功劳之有無御下問被下候間、委細申上置候。当時者海軍省ハ永々勤仕不致居候得共、対邦家二而考候へば中々力を尽候儀も有之、彼是之処御同人江委敷御話申上参候間、御聞取被下、御処置之状奉希候 右御内々急度 如斯御座候也

四月三十日 安房

現代語に訳すと以下の意味になる

『岩倉公が私をたずねて肥田浜五郎氏の海軍での功劳の有無を尋ねられたので、委細を申上げました。肥田氏は海軍省には長く勤めたわけではありませんが、ひろく国家の立場で考えれば、大いに国家に尽力した点があるので、いろいろわしく岩倉公へお話申上げました。岩倉公からお聞き取り下され、適当な御処置をぜひお願い申し上げます』

黒田清隆が総理大臣であったのは明治二十一年四月から二十二年十月までであるから、この書簡は二十二年四月三十日に書いたものに相違ない。そして岩倉公が来訪して御下問があったというのは、岩倉具視公ではなく、その子の岩倉具綱公になる。具視は十六年に亡くなっている。岩倉家と肥田家は具視が亡くなったあとも親しく交際していた事の証左であると思われる。具申内容が具体的に書かれている訳では無いが、肥田浜五郎に男爵の位を追贈するようご考慮を願いたいということだと思われる。

勝海舟も長い間の友人であり、岩倉公とともに男爵追贈に尽力したものだと思われる。

これに対して、黒田総理が即時に樺山海軍次官へ至急親展便を書いたものが残っており、樺山海軍次官に誠心誠意をもって調査検討を願いたい旨が記されている。

樺山中将殿

拝啓故御料局長官肥田殿事、御省に於いて随分多年の功勞不少者、疾ニ御了承之事ニ存候ニ付、勝伯より別紙岩倉公御持参相成、折返し同公へ詳細之事は復置申候間、御聞取可被下候。是非特別御取扱相成候様、呉々茂梱校然在可候、此旨料候。

敬具 清隆 四月三十日

このように黒田総理大臣は樺山海軍次官に調査を依頼したが、一方岩倉具綱公は又その書面を黒田総理から樺山中将へ直接届けるほどの熱心さであったらしい。肥田浜五郎と岩倉家の交流の深さを伺わせる逸話ではある。手紙の最後の「梱校然在可」とは、「誠心誠意をもって検討されたい」という意味。しかし海軍省で肥田の功勞を検討するのは、肥田にとって不利ではある。旧幕時代の海軍では大いに活躍したが、新政府になってからはおもに主船寮、横須賀造船所関係で働き、所轄省も民部省、工部省を経て五年十月から海軍省と変わり、九年に肥田は海軍省を退職している。このように海軍省所属期間があったこともあろうが、しかしその後の宮内省勤務も含めて全体と考えて数回授爵について検討を加えたが、山県有朋が反対したので不首尾に終わったと伝えられている。肥田浜五郎が薩長土肥のいわゆる藩出身者でなかったこと、陸軍と海軍の相克などもおもな理由であるとも取りざたされている。こうして肥田家はついに男爵の追贈はならなかった。岩倉具視が生きていれば、別の展開があったかも知れないが、しかし爵位があろうとなかろうと、そんなことはその人物の仕事や価値になんら影響はないはずである。

肥田浜五郎の墓は東京南青山二丁目の玉窓寺に近い青山墓地内にある。筆者はその場所を訪ねたが、添付の写真の通り立派な墓ではあったが、御塔婆の傷み具合から察するに数十年の間、肥田家又はその縁者は墓参を欠いている様に思えた。中央に旧主江川英武からの献燈、左に「御料局長官海軍機技總監正四位勲三等肥田浜五郎墓」と刻まれた墓石があり、右に「肥田家之墓」があった。栄枯盛衰は世の習いとは言え、一抹の寂しさを禁じえない光景ではあった。





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>