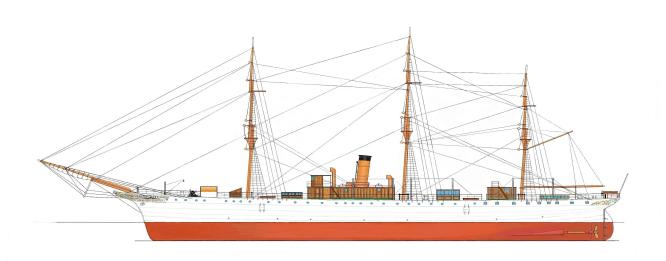
Ocean

海洋塾機関誌第6号



平成29年3月10日

特定非営利活動法人日本海洋塾



§羽田航空少年団について§

私が羽田航空少年団とのかかわりを持ったのは JAL の関連会社の役員をやめたころ、すでに羽田航空少年団の役員であった TN2 杉本吾一氏(ヨット部 0B の大先輩で元 JAL の航空士、高性能の GPS である INS の発達とともに航空士は大型 JET 機の操縦士、機関士への職種変更を余儀なくされ、杉本氏は DC10 の航空機関士であった。)に強く勧められ 2000 年入団し、その後、羽田航空少年団の団長となり現在に至っております。

現役の頃から、東京商船大学ョット部 OB 会、地元の自治会、老人会、社会福祉協議会の役員、明治丸、船の科学館などの各種ボランティア活動に参画していましたが、更に私の社会人としての人生の大半を過ごした航空業界へのささやかな恩返しとして航空少年団に参加した次第です。

現在、羽田航空少年団の同窓生としては TN5 の狩谷泰久氏、TE13 の小林栄一氏が加わり計 4 名が役員として名を連ねており心強い限りです。

かって、航空業界には100名近い東京、神戸、航空大への転校組の同窓生がおられ、「肩ふり会」なる集まりもありましたが現在は大分少なくなり自然消滅の状態です。

この度『日本海洋塾』の機関誌(Ocean)に、航空少年団について以下簡単に紹介いたします。 読者の皆様のお孫さんやその友だちで将来航空会社の Pilot、Cabin Attendant, 整備士、 航空管制官など航空関係の職業に関心のある子供さんがいたら是非航空少年団入団を勧めて 下さい。「羽田航空少年団」のホームページに詳細が掲載されています。

羽田航空少年団は全国 19 ある航空少年団の一つで 1988 年 10 月設立され、役員は当時の運輸大臣、石原慎太郎顧問を含む 13 名、幹部団員 23 名、団員 46 名、これを支える日本航空、全日空並びに羽田空港関連の企業から構成される羽田航空少年団育成会 20 社で発足しました。2017 年 3 月現在、役員 13 名すべてボランティアで、団員 34 名という規模となっており、発足時よりやや縮小していますが、少年団本部、育成会の指導、支援の下で担当役員全員の努力で充実した運営がなされております。しかしながら、ボーイスカウト、海洋少年団などの組織同様、構成団員の都市部における顕著な少子化、学校内外の部活動、塾通いなど子供達の生活環境は我々が育ったころとは激変しており、更に役員の高齢化、激動する社会情勢など日本の将来を担う人材育成システムに危機感を感ぜざるを得ません。

1. 組織と事業

航空少年団は航空振興財団 (我が国民間航空の発展を目指して、航空の安全や航空保安業務に関する改善などの諸問題について調査研究を行う公益法人で1967年設立)の中に置かれる航空少年団本部と全国各地の19少年団により構成されている。

本部事業としては「航空教室の開催」「日米航空青年の研修及び交歓」「機関誌の発行、 事業活動に関する広報」「各少年団の指導要綱その他の統一基準の作成」があり、各団は その指導方針に従い活動しています。

2. 羽田航空少年団の入団資格と活動

入団者は男女を問わず小学 1 年生の準団員、3 年生からの正式な団員となり中学生、高校生、大学生、社会人まで幅広く入団できます。入団費は 2000 円、団費は半年ごとに 6000円(月 1000円)です。

団員には入団時、団員手帳、帽子、肩章、ネクタイなどユニフォームの一部を貸与しています。具体的な団活動としては毎月 1 回、保護者の参加を可能とすべく日曜日を中心に様々な行事を開催しています。

例えば小型機シュミレーター、モーターグライダー、パラグライダーなどの体験搭乗、ペットボトルロケット、模型飛行機などの製作及び競技、ヨットスクール開催、航空会社整備工場など航空に関係する施設や参考となる博物館などの見学、野外でのBBQ大会、ユニセフ募金活動などで、小学生団員は安全管理の観点から保護者の同行をお願いしています。行事計画の立案、決定に関しては年 2 回の役員、団員、保護者との連絡会を開催し、対費用効果、団員にふさわしい訓練内容、実施可能性などの意見を聞き最終的には理事会で決定しています。

東京国際空港地区という地の利と役員に元航空会社の経験者が多いことの特徴を生かし、 航空に関する様々な事柄について身近に触れることが出来るのも羽田航空少年団の長所 です。

3・航空少年団の指導方針

団活動の実施に当たっては状況が許す限り参加者全員で下記の言葉を斉唱する。

『誓いの言葉』

私たち航空少年団員は、大空を愛し、航空の知識を学び、団体活動を通じて、心身を鍛え、明朗で社会に役立つ青少年になることを誓います。

『心構え』

- 1つ航空少年団員は、真心を重んじます。
- 1つ航空少年団員は、礼儀を正しくします。
- 1つ航空少年団員は、規律を守ります。
- 1つ航空少年団員は、勇気ある行動をとります。
- 1つ航空少年団員は、親を大切にします。

発足当時財団本部に強い影響力を持っておられた人の思想が色濃く表現されていますが、 各航空少年団の団員の多くは小学生であり家庭内、学校でも挨拶や敬礼、団体基礎訓練 の機会がほとんどありません。

団の様々な活動の場をとらえて「おはようございます」「こんにちは」「さようなら」「ありがとうございます」「お願いします」「失礼します」等の礼儀と挨拶、敬礼、回れ右、整列、横/縦の並び方、号令等、団体行動の基本訓練の指導がなされます。

こうした訓練は将来団員自身の安全と健全育成ためであることを厳しく、温かく、根気よく指導することで子供達が見違えるように成長するのがわかり、我々ボランティアに元気や達成感、喜びを与えてくれます。今後も老躯に鞭打って頑張りたいと思います。

当初は先輩諸氏の作られたガイド・マニュアルに従って明治丸、日本丸のボランテイヤ・ガイドを始めて略7年になります。慣れてからはガイド・マニュアルに自らの経験も交えて見学者を案内してきました。

見学する人たちは小学生から年配の人たちまで非常に幅が広い年代の方々です。

明治丸は子供さんより年配の方が多く大学の会議のついでに寄ったという人、江東区役所関係者、区議、学校の先生も結構見受けられた。

両船について、興味を示す内容は年代夫々に違いがあり、若い人たちは船そのものに興味を持ち、年配者は船の存在した歴史的な背景と役割に興味を持つ人が多い。特に年配の方方は船の背景にある歴史に詳しい人が多くガイドとしてよく勉強しておく必要を痛感させられました。

この7年間にボランテイヤ・ガイドとしては船の科学館、明治丸ガイド、日本丸ガイドを経験しましたが船の科学館は建物の耐震性に問題があるということで中止となるハプニングもありました。船の科学館についてはよくぞこれだけの海運・海洋関係資料を集められたものと驚くほど幅の広い分野の海事資料が揃っています。できれば耐震性のある建物にして再度公開してもらいたいものです。科学館のガイドではガイドするより勉強させられたと思っています。

既に大学が百周年記念会館で実施されているように科学館から資料の貸し出しを受けられればより詳しい商船教育、海運業の展示会が出来ると思います。

両船のガイドについて少ない経験ですが感想を述べたいと思います。

明治丸の置かれている越中島は明治維新後約140年余りの商船学校教育の発祥と歴史を語れる場所であり、日本丸の係留されている旧横浜船渠第1号ドックはわが国最初の開港となった横浜港の発展の歴史を知る場所であり、いずれも商船教育、近代海運・造船の説明には格好の地であり、ガイドを容易としています。

ご承知の通り明治丸は平成27年3月末に国、大学、関係者の努力で保存修復工事が終わり 同年10月1日の東京海洋大学の創立記念日から一般公開の運びとなりボランテイヤ関係者 もやっとガイドを再開できることとなりました。

船は見違えるほどの見栄えとなりガイドに遣り甲斐を感じています。併せて明治丸記念館も 完成し明治丸の持つ各種の資料を維持、保管・管理が可能となり隣接の百周年記念資料館と 併せて一般公開も地味ではありますが実施されるようになりました。明治丸は東京海洋大学 の所有で大学が維持管理しており一般公開も大学が主催しています。これからは如何にこの 修復なった明治丸を維持、管理していくかで関係者で話し合い決められれば良いと願ってい ます。 一方帆船日本丸は横浜市の所有、維持管理・運営は帆船日本丸・JTBコーポレートセール ス共同事業体が引き受け教育事業(小学生海の教室、日本丸船長による海の講座等)、

各種イベント(帆船総帆展帆、吹奏楽演奏会等)を日本丸、その前の広場、みなと博物館を 利用して開催している。どちらかと言えば教育と観光に有効利用されており、その中にあっ て教育とイベント兼ねて我々の海の経験者がガイド役を買って出ているのが実情です。

最近の横浜港は日本丸、レンガ倉庫、大桟橋、山下公園・氷川丸、中華街と

観光ルートが出来多く観光客が来港しています。市の努力もあり日本丸の見学者も年 19 万人 近くとなっています。

さて、日本丸と明治丸のガイドについてですが2船の建造目的が異なっていることから船の 説明は違って当たり前ですが海事思想の普及というガイドの目的は何ら変わりありません。 2船を使って日本の海運の実態を知ってもらうのが目的ですからあまり学術的なところは避 けて明治丸は灯台船としての建造の目的とその後の活躍の話(明治天皇・海の記念日、小笠 原航海・日本の領土、商船学校の歴史等)を主体に現場で話します。日本丸については商船 士官なるため訓練・帆操船技術の話(興味を持つ人は少ない)、遠洋航海の船内生活の話、満 船飾の話、アホウドリの話、食事の話、船体・救命艇についてタイタニック号との比較で現 在の船が如何に安全であるかの話、経験を加えた外航乗船の話等々が結構受けています。

明治丸は展示されている場所が大学に構内、歴史的な重厚な建造物の中にあること、入るの に躊躇する大学の門、構内がフェンスで囲われていること、百周年会館陳列品の説明書きの 内容、明治丸の乗船口の構え等から学術的な案内にならざるを得ないところがあり小学校の 生徒にはちょっと受けが悪いようです。

日本丸は観光資源の意味合いもあり娯楽的要素が強く、帆船という外観だけで小学校の生徒にとって魅力があり、興味が持てるが明治丸では見学する生徒が少ないせいもありあまり人気はいまひとつである。ある程度予備知識を生徒に与えておかないと乗船しても興味なさそうに素通りしてしまうのが落ちである引率する先生と事前打ち合わせしパンフレット等で予備知識を易しい言葉で説明しておいた方がよさそうである。展示物の説明書きが専門的であるためガイドでできるだけ平易に、具体的に説明するようにはしていますが娯楽施設でないと割り切っています。

両船の見学者には年配の方が多い割には海のことをよく知らない、ガイドされて初めて日本 の商船、船員について知ったという方々が殆どです。見学後は

ガイドに満足されて帰られるのがガイドにとっての遣り甲斐です。

残念ながら小中学校の教科書の中には輸出入の貨物と輸送手段としての船の話は有っても従事する船員の説明がすくない。海洋国日本と言われながら商船の歴史は影の薄い存在で残念です。資源のない国でありながらあまり困らないだけの海運政策が功を奏し国民に緊迫感を与えなかったし、船員教育も成功し熟練船員による安全輸送がなされたと理解することとしています。

見学者誘致につては横浜市の方が断然優っていると言わざるを得ません。特に教育事業の一環として小学校の生徒や中学校の生徒を学年単位で見学を募っており説明に出向いているようです。

両船の見学者数の違いは横浜市が率先して小中学校の生徒の見学を奨励していることが挙げられます。日本のそして世界の"みなと横浜"の誇りと歴史と伝統を市民に知ってもらいたいとの海事事業教育への市の取り組みがあります。

又、練習船日本丸を利用した総帆展帆、子供の体験乗船訓練(木甲板椰子ずり・

水洗い、手旗諡号訓練、帆の展帆、カッター訓練等)を定期的に実施し子供たちに海に馴染むように努力している結果と見ています。又、Flea Market の開催、船の模型展覧会、ペーパークラフト教室等のイベントの開催等によって見学者が参加できるイベントが集客も良い結果を生んでいると思います。

以上が明治丸、日本丸の短いガイド経験からの感想です。あまり参考にはならないと思いますが、両船の見学者が増え、将来海運に携わる人が増えることを願いたいと思います。

私自身は両船のガイドで不特定多数の方々との交流、ガイド仲間との情報交換で当番を楽し みに生きがいを感じてやっています。両船の関係者には心より感謝申し上げます。

§「サシミがつれた」(「海王丸」遠洋航海実習記) § 正会員 松﨑 光男

永年気になっていた古いものをひっくり返していたら、マチのある A4 版の紙袋に、最近は 見ないが、我々の世代にはお馴染みの「わら半紙」の束が入っていた。

大切に仕舞ってあった、半世紀以上前の遠洋航海の時の船内新聞、「海王丸新聞」であった。

「海王丸新聞」創刊特別号には、発行所「下甲板街 機関室通り 海新ビル内 海王新聞社」と記載されており、記憶によれば、実習生居住区のもう一つ下の甲板の小教室の辺りで有志が発行していたと思う。 驚くなかれ、ガリ版両面刷りの日刊紙である。

場合によっては、増刊号もあり、今更ながら、あの揺れる船内で発行に携わった同期生に 頭が下がる思いである。

見付かった袋の中には、1965 年 5 月 11 日の創刊特別号から、8 月 26 日の終刊号(77 号)まで、殆どが揃っている。(割に几帳面だったのかと、我ながら感心している)

何しろ、ご存じの「わら半紙」のガリ版刷りであり、元々印刷が不鮮明なうえ、黄ばんで 読みにくくなってはいるが、当時のことが思い出される内容となっている。



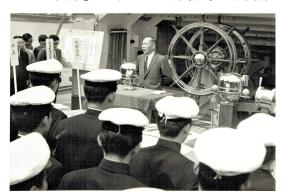


当然のことながら、乗船したのは引退直前の老朽化した初代「海王丸」である。時にはラットラインが切れることもあり、登檣時には注意が必要であった。

汽船による3カ月の長期実習を終えて、東京港で、1965年(昭和40年)4月1日に、憧れの遠洋航海の為「海王丸」に乗船した日のことは、今でも忘れられない。

午後1時だったと思うが、竹芝桟橋に集合、航海訓練所の交通艇で、沖の「海王丸」に向かった。乗船して、部屋割りをもらって、割り当てられた船室に向かい、同室となった顔馴染みの神戸商船大の同期生にも、これから半年一緒に生活する挨拶などを済ませ、スカッツルを開けて空気の流通を良くして、手荷物の整理、ボンクに毛布を敷いて寝床を作るなど、いつもの作業に掛った。と、突然、春先特有の一陣の突風が吹いたのだろう、「海王丸」は音もなく我々のキャビンがある右舷側に大きく傾斜した。 運悪く、丁度付近を曳船が通過した後の大きなウエーキが開け放したスカッツルに向かってきていた。 タイミングとは恐ろしいもので、大きく傾いて海面近く(1 メーター弱か)になったスカッツル付近にウエーキの波頭がぶつかり、同じようにスカッツルを開けていた多くの右舷側のキャビンに海水が浸入し、思わぬ洗礼を受ける羽目になり、船内は一時騒然となった。 帆をあげてもいないのに、マストやヤードに当たる風だけでこんなに傾くのだと、帆船の帆船たる所以を驚きとともに実感した帆船初日であった。

遠洋航海前の所定の訓練を済ませて、マスト登りにも慣れてきた 5 月 11 日 (火)、大勢の見送り人の激励を受けて、横浜港から、サンフランシスコ、ハワイ (カウアイ島 ポートアレン)に向けた待望の遠洋航海に出帆した。 1965 年 (昭和 40 年) 当時は、前年の東京オリンピックが終わったばかりで、活況を呈してはいたが、未だ、一般市民にとって海外旅行などは「夢のまた夢」と云った状況で、正直、只で「海外に行けて」しかも普通は乗る機会のない「帆船」に乗れる遠洋航海は、商船大学に入ろうと考えた動機の一つでもあった。



浅井 学長 挨拶



荒 船長 訓示



見送りの人々に囲まれて出航式



手を振って別れを告げる小生

「海王丸」に乗船した直後から有志が集まって相当綿密に計画を練っていたのだろうと、後になって気付いたが、「海王丸新聞」は、横浜出航日の5月11日に創刊特別号が発行され、以降特別な日を除き、日刊で発行された。 創刊特別号の次は、5月12日の発行となるべきであるが、何故か2号は、5月14日となっている。その日の「社説」には、概ね次のごとき見解が記載されている。

曰く、「海王丸新聞は、船内における唯一とも言える文化的基幹活動であり、知的利得の為に不可欠の存在だから、揺れる船内で記事を集め、ガリ版を切り、印刷し、配る、これら全てを少人数で努力して発行しているのに、仕事をサボって 4~5 時間も掛けて日刊紙を作らずに、暇な時にやって、出来たものを発行すればよいのではないか、なんて云う批判は止めて、寧ろ読者は我々を応援してくれるべきだ」と。

これから察するに、発行に携わった人達は、実習の合間をぬって(サボって)下甲板の新聞社にて発行作業をしていたことが窺える。

この不断の努力により、「海王丸」の船内の文化水準が上がったかどうかは、定かではないが、毎日の世界の動き、日本の動き、船内の動きが分かったことは、後になっての記録的価値と共に、多大な功績であったと思う。

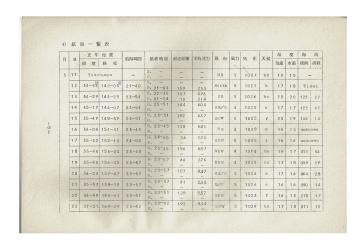
因みに、第2号(5月14日発行)の、主な見出しは次のようになっている。1面トップ記事は、「南ベトナム派兵を可決 フィリピン 下院」、以下「NATO 理事会終わる!」「イラク、西独と断交 アラブ連合なども」「東千代之介 婚約」「月面撮影に成功か(ルナー5号)」、2面は、「二人不明一人負傷 石油運搬船9隻焼く 鶴見」「北上市で68むね全焼」「農地で国会大詰めの段階」「東パキスタンに台風!」その他「羅針」と云う「天声人語」の如きもので構成されている。これらの記事のソースの多くは、当時装備された「ファクシミリ」により配信されたニュースから採っていたものである。

翌日5月15日付の第3号には、13日午後「日本丸」が北米シアトル、ハワイのカフルイを経て8月28日東京着の予定で、実習航海に神戸から出航した旨の記載あり。その他は、中国が第2回目の核実験に成功したこと、大相撲夏場所で、六日目大鵬が敗れ、柏戸と共に3敗となったこと、ベトナムでは政府軍が大戦果を挙げ、ベトコンの死者が178名に及んだこと等が記載されている。 更に、青函連絡船以外には大きい船への乗船経験がないと云う「船医」へのインタビュー記事があり、新婚早々の30歳、岩手医大外科に勤務、同外科からは毎年海王丸に船医を派遣してもらっており、その伝手で本船に乗船したこと、水泳は苦手であること、等が記載されている。

心配していた船酔いは初日だけで、帆走が始まる頃には船の動揺には慣れたが、サンフランシスコ向けの航海は、最初の2~3日は天候に恵まれたが、その後は本州付近から北上して来る低気圧のため天候は悪く、ほとんど曇りか雨で、終日強風が吹き、寒い日が続いたと記憶している。

当時の航海訓練所は、実習航海ごとに B5 版の「遠洋航海報告」なる報告書を作成していたようで、定かな記憶はないが実習終了後に各自に配布されたようで、80 ページを超す報告書が海王丸新聞が入っていた袋に一緒に保管されていた。



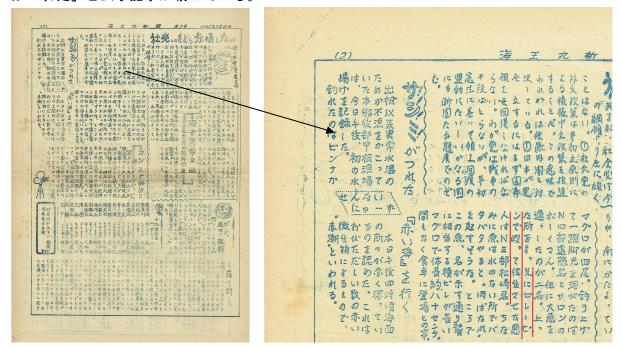


表紙

航海記録(出帆から13日分)

上記公式文書によると、出帆から 3 日間は、b(快晴)又は bc(晴れ)で、その後は c(薄曇り)、c(曇り)、c(雨)、c(霧)、等の記載が続き、これら a 日間を入れて、出帆から a 月 a にドレーク湾に投錨するまでの a 日間のうち、b 又は bc と表示されている日は a 日間となっている。結果として天測の実習は数回しかできなかった。

そんな悪天候の切れ目の5月21日(当日は曇りoの表示)の海王丸新聞2面に、「サシミがつれた」と云う記事が載っている。

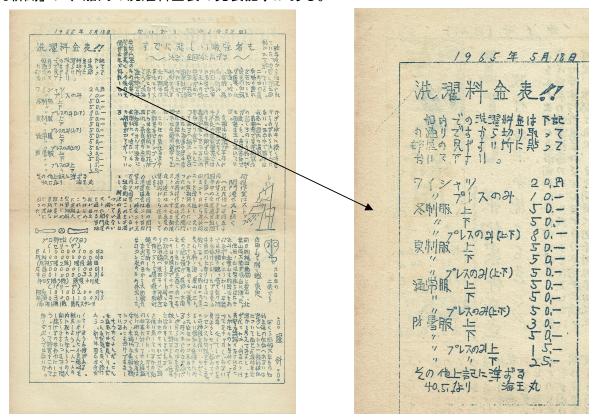


「遠洋航海報告」によれば、前日 20 日は 16 時頃より無風状態となったが、21 日 3 時頃から NE の微風が吹き始め 3 /ット程度で SE に向かって帆走再開、10 時頃には風向が E/S となっ

たので、11 時頃出帆後初めて、航海科、甲板部総員でタッキングを行い、進路を N/E に定め ることができたと、記載がある。午後は、大掃除を実施、14時半から一等航海士の点検実施。 「サシミ」が釣れたのは、その直後の15時頃からであった。船内漁労部が船尾から4~5本 流していた鳥の毛が付いた擬餌針に鬢長鮪が掛りだした。横走りするので、釣り糸を手繰り 寄せる一方で、掛っていない釣り糸を引き上げ、チームワークで獲物を手繰り寄せるのであ るが、船尾付近まで手繰り寄せても、水面からデッキまで約6 メーター近くを引っ張り上げる空 中移動の際に、激しく暴れて針を外して逃走する強者もあり、結果として、80 センチ級の鬢長 鮪4匹を捕獲できた。当日の平均速力は2.55/ットと記録にあるが、釣果があった時は、5/ット 程度はあったように記憶している。当日の「海王丸新聞」には、上記記事のように、小生は 「真っ先に鮪をビレーインで殴って往生させた悪人」と記載されている。 名誉の為に云う が、皆は、デッキの上で激しく暴れている鮪を遠巻きにして見ているだけで何もしないので、 鮪が可哀そうになり引導を渡してやったので、小生は、寧ろ「武士の情け」と思っている。 小さい頃から釣り好きの父に連れられてしょっちゅう釣りにいっており、釣れた魚の処理に は慣れていたことも手伝ったのだと思う。釣れた鮪は、実習生の大浴場の浴槽に海水を張り、 その中に1日程度浸けてから、冷蔵庫に移動、3~4日後の夕食の主菜のサシミとなり、船中

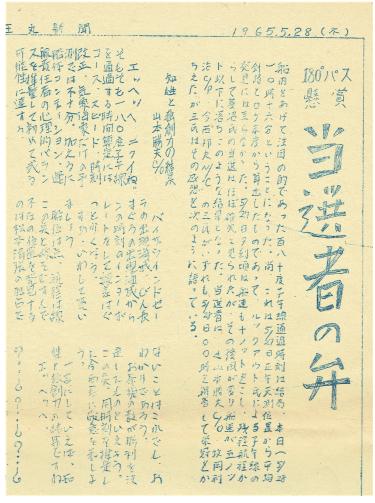
さて、船内生活の様子と云うか、当時の物価にも関係する情報として、5月18日の「海王 丸新聞」に、船内の洗濯料金表の発表記事がある。

の人の腹に収まった。アラは翌朝の味噌汁となった。

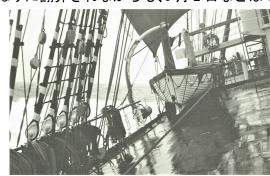


これを見て、凡そ50年の間に、大雑把に言って、約10倍程度の物価水準の上昇があったような計算になるが、卒業当時の初任給等と源氏の初任給を比較してみるのも面白いと思う。 丁度、「サシミ」が釣れた5月21日が、180度子午線通過予測の投票締め切り日であった。 既述のとおり、無風状態が続いたなかでの予測となった為、締切りの結果は、5月27日8名、28日33名、29日32名、30日35名、31日16名、1日10名、2日4名、3日4名、4日1名となり、比較的遅く予測した人が多かったが、結果は、28日0時16分となった。無風状態の後、風が強くなり、毎日の平均速力が7~8/ットとなった為、早目の通過となった。28日0時を予想した予想的中者は3名で、その中に山本C/Oがいた。 船内ではコースを自

分の投票時間に合わせて調整したのではないかなどと、囁かれたとか囁かれなかったとか。



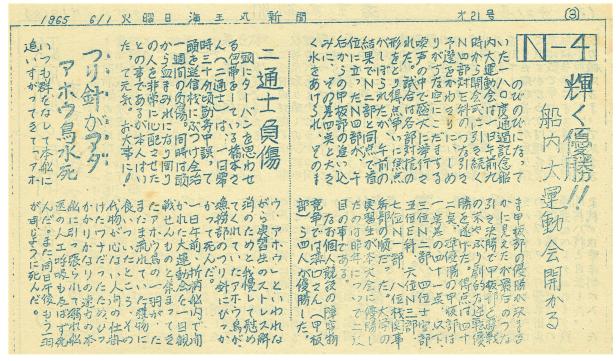
この時期は、低気圧の墓場の名前が示すとおり、頻繁に低気圧が来襲、一部のセイルが強風で破損するなどの事態が続いた。畳帆しての帆走にも拘わらず、大きくて、小山のようなうねりに翻弄されながらも、6月2日などは1日の平均速力が10/ットを超す速力で快走した。







そんな中、悪天候のため一日延期された「船内運動会」が6月1日に行われ、士官、乗組み、実習生ともに、仕事を忘れて対抗戦を楽しんだ。







運動会を楽しんでいた最中、上記記事にあるように、アホウドリの水死事故があった。餌 に飢えていたのだろうと思い、可哀そうであった。





当時は、日本では佐藤内閣で、自民党、社会党、の対立、実習航海中の参議院選挙、国際情勢はベトナム戦争が拡大の一途を辿り、ジェミニ 4 号が約 98 時間の地球周回飛行を終えて無事大西洋に着水するなど、米ソの宇宙開発競争が激しくなる等、動きの激しい時期であった。 「海王丸新聞」が、これらの世界の動きを適切に船内に伝える情報源として活躍した。発行に携わった諸氏には、今でも感謝の気持ちが蘇る。

広い太平洋を、自然力に翻弄されながら必死に米国向けに航海する小さな「海王丸」は、一見、船外で起こっている色々な出来事とは無縁の、隔離された空間のようであるが、目的地に到着した途端に、周囲の世界に同化させられる運命であることに気付いた時、遠洋航海の体験的な重要性と共に、精神的な重要性にも思いを致した次第であった。

悪天候の影響で、風に押されて(飛ばされて)米国には予定よりも 7 日も早く到着することとなったので、サンフランシスコの受け入れ態勢との関係もあり、ドレーク湾にて仮泊することとなった。横浜出航から仮泊までの所要日数は、35 日 14 時間 40 分、出入港時の機走を除いて 35 日 21 時間を連続帆走で 4,812 浬を走破、帆走時の平均速力は 5.92 /ットに達し、当時の 1 か月以上の連続帆走時の最高速力を記録した航海であった。(遠洋航海報告より)

ドレーク湾に仮泊中は、ステージをロープで吊って、錆の浮かんだ船体の化粧直しの塗装を行った。 水温は 11 度程度、落ちれば凍死の危険があったが、無事化粧直しを済ませ、6 月 21 日、ドレーク湾を抜錨、目的地のサンフランシスコに向かい、金門橋を潜り抜け、アルカトラス島の監獄跡を過ぎ、サンフランシスコオークランドベイブリッジの下を抜けて進み、タグボートのアシストを受けながら、無事、46 号 B 桟橋に入船、右舷着けした。

以降の航海記は、次の機会に・・・







(完)

§ G·E·O(ジョージ·エドワード·オークス) ラムゼー船長 顕徳碑文のお話 § 正会員 都築 雅彦

海洋大越中島キャンパス正門左側にある G·E·O·ラムゼーの顕徳碑は、文化財に指定されているが、碑文の解読が困難なため同船長の経歴など不明な部分が多い。

今般、ミュージアム事務局と元教授橋本氏のご尽力により碑文が解読されたので、以下に転記し一部解説を加えた。

抑モ本語 かこのでは、 から、 から、 から、 では、 がいる。 は、 ののでは、 學嗚 年四十有七、 官其功労ヲ追賞シテ金千円ヲ賜フ、明治十八年三月廿七日病ヲ得テ東京駿河臺鈴木町ノ官舎ニ歿5 用学ノ教官トナル、乗シテ船長ノ任ニ当り 本ル 局 ビ三菱會社ニ入リ汽船ノ船長トナル、 良且、 ルノ士 悲哀、 者甚ダ多大二本邦海運ノ事業ヲ振起スルニ及ベリ由之観、 モ本邦ニ在リテ商船航海術科ヲ講スル ニ愛慕セラル想フベキナリ。 士ノ風アリ、 呼君ノ為 ノ招致ニヨリ海員審問官ノ職ヲ奉ズ、 キ学校ヲ去ルニ方リ、 極メテ懇到故ニ学生ノ君ヲ視ル恰慈母ノ如シ、 君其士官トナリ始メテ本邦ニ來ル、 従ヒ功アリ、 タル所以ト薫陶 海 教ノ方法ヲ規畫シ 、リト云好フベシ爰ニ君ガ誘腋ヲ受クルノ士相 ノ術科ヲ啓発シ又海運事業ヲ進帳スルニ與リ、 トシテ各商船 為ニ告別ノ辞ヲ畫ス能ハザル者アルニ至ル、 好ニテ人ノ善ヲ播 り、 故ニ教頭船長ノ號アリ、 又人人沈黙明敏挙止安詳豪モ海客ニ類セズ、 君又同校創業ノ日ヨリ其教官ノ任ヲ奉ズル六年、 ド ル、 明治十五年同校偶々改革ノ事アリ、 文久元年英政府印 ノ恩ヲ記シ併之ラ不朽ニ傳 ノ船長若シクハ士官トナリ操縦ノ任ニ 能ク学生ヲ陶育ズ、 4十五年同校偶々改革ノ事アリ、 君再明治九年三菱商船学校ノ職ニ應ジテ運 治八年三菱會社汽船隅田· ス、 衆挙テ之レヲ捥惜シ学生中或ハ渟君ヲ視ル恰慈母ノ如シ、 後、 教人、 其教官ノ任ニ在ルヤ学生ヲ慰 度沿航ノ商 明治十六年農商務省管船 ハ實ニ此 船及彼阿 皆ナ能ク其職ニ適フ、 爾来同社ノ各船ニ轉流船隅田丸ヲ英国ニ購 **やニ傳ヘント欲シーグルノ生相謀リ其本グルノ士相謀リ、 君ノ功及ベリ由之観、 之及ベリ由之観、 之**れ二異リ、 君ノ功・ナリ操縦ノ任ニ当・ナリ操縦フ 軍ノ制ヲ鮮クニ方 又人ニ接スル最 ガッチ湾及支那 壱等士官ニ挙ケラ ハナリ、 甫メテ十 惇乎ト 其

内容注釈

- 1、碑文中の「印度海軍艦長」とは、東インド會社の船長と思われる。
- 2、英国に行き受取った「隅田丸」は、1874(明治 7)年 R. Thompson, Junior 造船所 (Sunderland、England)で竣工した汽船で、Iron screw steamer、1,401GT、200HP、 (81.29×9.78m)で、台湾出征のための軍需品輸送用として日本政府が\$166,250で購入した船である。
- (当時明治政府は世界中から船を調達しており、明治7年には12隻を購入した。台湾問題が解決した後、これらの船は三菱蒸気船会社に払い下げられた。)
- 3、前項の船舶調達には、A.R.ブラウン船長も P&O 社所有 DELTA 号の購入(高砂丸に改名)に関わり、自ら船長となって台湾まで出征した。(後でパークス英国大使に叱られた) その後ブラウン船長は Glasgow に明治丸を受け取りに行き、明治丸を見送った後、さらに、 三菱向けの汽船 2 隻の受け取りに携わった。(ブラウン船長大活躍です)
- 4、ブラウン船長とラムゼー船長の出会いについては不明であるが、ラムゼー船長と三菱との関りは隅田丸から始まり、明治8年に三菱商船学校の開校時教官に名を連ねており、ブラウン船長や岩崎弥太郎とはお仲間であったと思われる。

§ 征台の役用として 1874(明治 7)に日本政府が購入した船舶(竣工年順) § 正会員 都築 雅彦

日本政府は、これらの船の運航を半国営企業の日本国郵便蒸気船會社にやらせようとした ところ断られ、やむなく三菱汽船會社の岩崎弥太郎に要請、岩崎は国が無くなれば企業も無 いとして引受けた。日本国郵便蒸気船會社はその後船腹不足となり解散することになる。

1、金川丸(KanagawaMaru) iron、screw steamer、3 檣バーク型補助帆装付 1,185GT、275HP、70.99×9.63×6.4 (m)

1852(嘉永 5): Tod & McGregor、Glasgow, Scotlandで竣工 Peninsular & Oriental S. N. Co. (P&O) London 所有 MADRAS 号

1874: \$90,000 で日本政府購入 1875・9: 三菱汽船會社⇒郵便汽船三菱會社に移籍

2、新潟丸 I (征台の役用) iron、screw steamer、2 檣シップ型補助帆装付 1,910GT、236/1,250HP、11knot、70.99×9.63×6.4 (m)

1855(安政 2): John Laird Birkenhead、Englandで竣工

Peninsular & Oriental S. N. Co. (P&O) London 所有 BEHAR 号

1874: \$100,000 で日本政府購入 1875・9: 三菱汽船會社⇒郵便汽船三菱會社に移籍

3、高砂丸 I (征台の役用) iron、screw steamer、3 檣バーケンティン型補助帆装付2,121GT、236/1,250HP、12.5knot、98.85×10.76×9.14 (m)

1860(万延1): Thames iron Works & shipbuilding Blackwall、Londonで竣工 Peninsular & Oriental S.N.Co. (P&O) London 所有 DELTA 号

1874: \$100,000 で日本政府購入 1875·9: 三菱汽船會社→郵便汽船三菱會社に移籍 (A.R. ブラウン船長が買取後船長となって台湾に向かった)

4、東京丸I (征台の役用) wood、paddle steamer、2 檣トップスルスクーナー型補助帆装付

2,217GT、350/1,800HP レバー式外輪、13.5knot、89.18×12.7×9.26 (m) 1862(文久 2): Jeremiah Sumonson & Co. NewYork で竣工 Pacific Mail Steamship 所

1874: \$250,000 で日本政府購入 1875・9: 三菱汽船會社⇒郵便汽船三菱會社に移籍

5、社寮丸 I iron、screw steamer、2 檣スクーナー型補助帆装付800GT、110/330HP、10knot、61.87×8.53×6.40 (m)

1862(文久 2): Oswald & Sunderland Englandで竣工

有

1874: \$60,000 で日本政府購入 1875・9: 三菱汽船會社⇒郵便汽船三菱會社に移籍

6、敦賀丸 I (征台の役用) iron、screw steamer、2 檣スクーナー型補助帆装付1,006GT、109/330HP、10.5knot、67.66×8.84×6.72 (m)

1864(元治 1): Blackwood & Gordon Glasgow Scotland で竣工 Walsh, Hall & Co. US 所有

1874: \$110,000 で日本政府購入 1875·9: 三菱汽船會社⇒郵便汽船三菱會社に移籍

7、東海丸(征台の役用)iron、screw、steamer、2 檣スクーナー型補助帆装付 1,117GT、135/525HP、11.5knot、74.02×8.17×7.19 (m) S. No. 452 HBFC 1870(明治 3): J. G. Lawrie Glasgow Scotland で竣工

Union Steam Navigation Co. ShangHai 所有

1874: \$118,500 で日本政府購入 1875・9: 三菱汽船會社⇒郵便汽船三菱會社に移籍

8、品川丸(征台の役用)iron、screw steamer

1, 338GT、120/480HP、11knot、70.49×8.95×5.29 (m) S. No. 489 HBFD

1872(明治 5): J. Blumer & Co. Sunderland Englandで竣工

Union Steam Navigation Co. 所有

1874: \$120,000 で日本政府購入 1875・9: 三菱汽船會社⇒郵便汽船三菱會社に移籍

9、豊島丸(征台の役用)iron、screw steamer

1, 104GT、162/600HP、10knot、65.53×8.84×5.18 (m)

1873 (明治 6): W. Doxford & Sons, Sunderland Englandで竣工

E.M. De Bussche London 所有

1874: \$116,800 で日本政府購入 1875.9: 三菱汽船會社⇒郵便汽船三菱會社に移籍

10、隅田丸 iron、screw steamer 船型不明 1,401GT、200HP、81.29×9.78 (m)

1874(明治 7): R. Thompson, Junior Sunderland Englandで竣工

1874: \$166,250 で日本政府購入 1875・9: 三菱汽船會社⇒郵便汽船三菱會社に移籍

11、兵庫丸(征台の役用) iron、screw steamer 3 檣バーク型補助帆装付

1,517GT, 162/1050HP, $10_{\circ}5$ knot, $81.03 \times 9.04 \times 5.76$ (m)

1874(明治 7): R. Thompson, Junior Sunderland Englandで竣工

1874: \$116,800 で日本政府購入 1875・9: 三菱汽船會社⇒郵便汽船三菱會社に移籍

12、瓊浦丸 (TAMAURA) (征台の役用) iron、screw steamer 2 檣スクーナー型補助帆装付 921GT、118/450HP、9knot、67.42×7.99×5.49 (m)

1874(明治 7): James Laing & Sons Sunderland England で竣工
James Laing London 所有

1874: \$119,000 で日本政府購入 1875・9: 三菱汽船會社⇒郵便汽船三菱會社に移籍

これらの船は、ほとんどが明治丸と似たような船型で、同じような構造になっていたと推 定される。

§山尾庸三のその後§

グラスゴーでの庸三の生活は、昼間はネピア造船所にて見習工として働き、夜はアンダー ソン・カレッジにて科学原理等を学ぶ刻苦勉励の時間を過ごしていた。

ネピア造船所では、図面を引く者や大工、鉄工などの作業をする職人の中に聾唖の人達も混じっていた。庸三は、ある日、彼らが「手話」と言うものを使って会話をしているということに気が付いた。これは素晴らしいと思い、日本でも聾唖教育が必要だと痛感した。言葉が話せない人でも、耳が聞こえない人でも、手話を身に付ければ、立派な職人になる事が出来ると思った。そして仕事の合間を見付けては、イギリスの聾唖学校や盲学校を見学し、日本でも同じような学校を創りたいと考えた。

この思いが、日本での聾唖教育の出発点となった。一人の人間の高い志が後の世の光となる 実例を観る思いです。因みに、此のことで、昨年、筑波大学付属聾学校の創立 1 2 5 周年記 念実行委員会の方々が明治丸の見学にいらっしゃったのは当該山尾庸三の事跡が取り持つ縁 だったと言うことが了解されました。

その後長州藩より明治元年(1868年)6月を期限に、帰国するようにとの命令が下されて来たのですが、その時日本では、薩長土肥を中心とした官軍によって徳川幕府が倒され、 新政府が打ち立てられていた。

新政府の重職に就いた木戸孝允が、5年間に及ぶ留学で得た技術を新しい国を創る為に活か して欲しいと呼び戻したのだった。

グラスゴーからロンドンに戻った庸三は、井上勝と共にロンドンの港を出発して、横浜に向 かった。

庸三と井上勝が再び日本の地に降り立ったのは、5年半ぶりの明治元年(1868年)1 1月19日のことだった。そして21日には東京にいる木戸孝允の家を訪ねている。

その後庸三と勝は、山口に帰り、それぞれ藩の仕事に就いた(この時点では未だ廃藩置県は行われておらず各地方は従来通りの藩政の下にあった)。庸三は明治2年(1869年)2月、三田尻(防府市)にある長州藩海軍局の教授方助役となり、そこでイギリスで身に付けた知識と技術を藩士に教えることになった。

明治3年(1870年)3月下旬に新政府より呼び出しがあり、かつて共にイギリスで学んだ伊藤博文のもとで、民部省および大蔵省の役人となり、横須賀製鉄所(造船所)の事務の仕事に就いた。

日本に工業を興すことを自らの使命と考えていた庸三は、次から次へと意見書を提出した。 まず工業を推し進めるための「工部省」設置を主張した。「寮(部局)」でよいと言う意見も あったが、庸三の強い意見で、明治3年10月、工部省が設置されることになった。庸三の 「工業を以て国を興す」の考え方に沿い、工部省が設置されると、庸三は、工部省に移った。

明治4年(1871年)4月、庸三は長崎県が所有する製鉄所と造船所を、工部省の管轄にするための交渉を行った。次に庸三は、「現在工業がなくても、人材を作れば、その人たちが工業を興す」と主張し、工学教育の学校を創る意見書を出した。

工学校の設置を決めると、9月には、聾唖教育のための学校を創る意見書を出した。

これはイギリス留学中にグラスゴーのネピア造船所で見た特別扱いされることなく働く盲唖 の人々に感動し、庸三が日本で必ず実現したいと思っていたものだった。

明治6年10月、工部学校は、工部省の工学寮として開校した。工学寮は、学制改革で「工部大学校」に名前を改められ、明治12年(1879年)11月、最初の卒業生23名を送り出した。この卒業生の中から特に優秀だった者には、イギリス留学が許され、さらにその技術を磨いた。帰国した彼等はやがて、庸三がかつて考えていたように、工業を興し始めた。翌年からも卒業生は次々に巣立っていった。工部大学校の卒業生は、日本の工業を興すべく、あらゆる分野で活躍した。後に電気事業に貢献し、「電気の父」と呼ばれた山口県岩国出身の藤岡市助も、ここの卒業生だった。

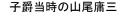
次々と生徒が卒業してゆく中、明治 1 5年 (1882年)、工部大学校の都検(校長) ヘンリー・ダイヤーが任期を終えてイギリスに帰国することになった。その時、ダイヤーは、工部大学校の成功が庸三の努力によるものだと褒め称えたと言われている。イギリス人教師たちは、帰国する時、故郷スコットランドの民謡を合唱したといわれているが、その曲が卒業式でよく歌われる「蛍の光」で、今日に受け継がれている。

明治18年(1885年)12月、伊藤博文によって内閣制度が創られ、第一次伊藤内閣 が組織された。この時庸三は、宮中顧問官に任命された。

明治19年(1886年)外国の都市に引けを取らないような、中央官庁街を造る計画がたてられた。最初はドイツ人によって計画が進められたが、庸三が計画責任者になると、あらたな官庁集中計画を提案した。これは、かつて長州桜田藩邸があった場所を二分するように新しい道路を造り、東側に公園(現在の日比谷公園)を、西側に司法省、裁判所などの官庁をまとめようというものだったが、この時、霞が関に造られた街には今も官庁のビルが建ち並んでいる。

山庸三は造船を学び、鉄道を敷き、電信を整備し、灯台の建設や鉱山の開発、工場の建設など工業に関するすべてに関わり、日本の生活基盤を造った。また、「人材を育てることが工業を興す」と考え、工業教育のために尽くした。

当時の実写真







ここで前号からの内容も踏まえて、山尾庸三の誕生から逝去までを年表に掲載します。

山尾庸三の生涯

和暦	西暦	歳	出来事
天保8年	1837	1	10月8日周防国吉敷郡二島村長浜(山口市)に生まれる
天保14年	1843	7	この頃、寺子屋に通う
<u>弘化3年</u>	1846	10	この頃役所で手伝いをする
<u>安政3年</u>	1856	20	6月江戸に行き練兵館道場に入門。桂小五郎と出会う
文久元年	1861	25	4月函館に行き、幕府船亀田丸に乗組みロシア領沿海州へ航海する
文久2年	1862	26	8月長州藩船壬戌丸に井上馨、遠藤謹助らと乗組む
			12月品川御殿山に建設中の英国公使館焼き討ちに加わる
文久3年	1863	27	5月12日英国へ密留学のため横浜を発つ
	4000		9月20頃ロンドンに着く。ウィリアムソン教授に就いてユニバーシティ・カレッジで学ぶ
慶応2年	1866	30	秋 グラスゴーのネビア造船所で工業技術を学ぶ
84			
明治元年	1868	32	11月19日井上勝と共に英国より帰国
明治2年	1869	33	2月長州藩海軍の教授方助役として、藩士に技術を教える
2012010000	A 45 45 5 5 5 5 5 5 6 5 6 6 6 6 6 6 6 6 6	No. Milandra MA	- professor Discovers the Art. Standard Control Control Control of Technol Principal P
明治3年	1870	34	4月新政府の民部省に入り、横須賀製鉄所の事務職に就く
			この頃、工部省の設置を主張する
			10月工部省設置と共に工部省に移り、鉄道の建設に関わる
<u> </u>	% &	54	TO SOCIAL WINESPERSON CONTROL EMPERSONNES ENCLUSIONNES PROCEDENTS CONTROL SCRIPTUM 20
明治4年	1871	35	4月工学校を創る必要性を説く
			8月工学寮の責任者となる
			9月盲唖学校を創る意見書を提出する
95		rei.	12月工部少輔となり、鉱山の開発を提案する
<u> </u>			
明治5年	1872	36	9月鉄道開業式で、明治天皇、鉄道頭の井上勝と共に列車にのる
	2		10月工部大輔となる。岩倉使節団一行に同行した伊藤博文に、外国人教師を招くよう依頼
			1 1 2 2 3 4 5H T C 1 5 C 2 1 1 2 7/2 2 2 5
明治6年	1873	37	ネビア造船所に明治丸を発注する
PB24 = 4=			
<u>明治9年</u>	1876	40	11月工部省に工部美術学校を設置する
	4077		○日国 大喜老なの御香を「様立と共」・香山茶地に表え
<u>明治10年</u>	1877	41	6月恩人木戸孝允の御霊を、博文と共に霊山基地に葬る
明沙马五左	4.070	40	4月工如大学技术目技术1月祭加工2
<u>明治11年</u>	1878	42	4月工部大学校の開校式に参加する
明治13年	1880	44	1月盲唖教育施設の楽善会訓盲院を開校させる
97/0134	1000	44	2月工部卿(大臣)になる
(a)	V.	565	2月上部郷八八正月にはる
明治14年	1881	45	10月憲法を審議し起草する参事院の議官になる
91/01741	1001	40	10月念仏と田城り近千する多学別の城上である
明治15年	1882	46	7月工業発展に貢献する目的で設置された工学会の会長に選ばれる
71/11/04	1002	10	/ / ユスト/(GG) 写真的 アゼロドリベ 以直ですがモエ 丁女グ 女 XI (写画)のすがの
明治18年	1885	49	12月第一次伊藤内閣で法制局長官となる
77/10 10 7	,000	10	The management of the state of
明治31年	1898	62	2月全ての職務から退く
77601-			- / s 1991/2/1V - / / / / / / / / / / / / / / / / / /
大正4年	1915	79	11月日本聾唖協会が設立され、総裁となる
			The state of the s
大正6年	1917	81	12月21日東京で病のため亡〈なる



特定非営利活動法人 日本海洋塾

<NPO Meijimaru Memorial Academy>
東森庇 〒135—9533東京都江東区地中自2

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