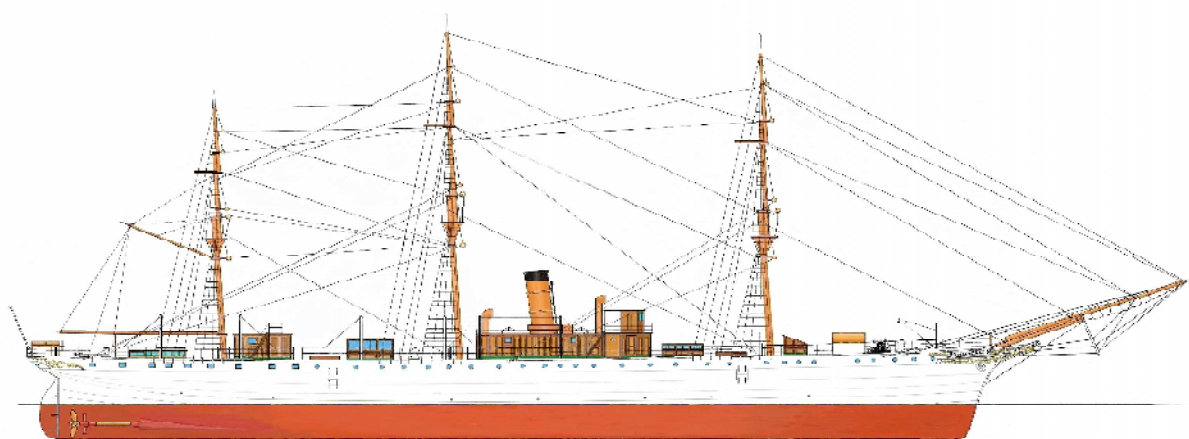


Ocean

海洋塾機関誌第31号



日本海洋塾のURL



Ocean記載のURL

令和7年8月12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。



§ 商船雑感 §

一般会員 福谷恒男

今年の梅雨は、雨の少ない梅雨だった。

6月中旬のよく晴れた早朝、神戸港の中突に停泊している鳥羽商船高専の新造練習船「鳥羽丸」の一般公開で、船内を見学させてもらった。ブリッジはとても練習船とは思えない広々とした立派なもので、案内係の航海コース5年生の受け答え、船長さんをはじめ乗組みの方の親切な対応はこの船同様に素晴らしいものであった。

見学を終えて元町の商店街へ行く道すがら、高速道路の向こうに全日本海員組合関西地方支部屋上の「海員」の2文字が大きく目に入った。ここ(神戸市中央区海岸道3-1-6)はいつか訪ねてみたいと思いながら、繁華街から離れているためつい行きそびれていた場所である。2階にある「戦没した船と海員の資料館」には第二次世界大戦で犠牲となった2000余隻の民間船(商船と漁船)の写真が所狭しと掲げてある。平日の午前のため案内して頂いたのは我々のほかは2人の青年だけだったが、2人とも熱心に説明に耳を傾けていた。

華やかな客船バースに係留されている真新しい船を見たすぐあとで、静かなビル街の一角にある展示場で悲惨な運命に翻弄された数々の船の写真を見ていると、船の寿命というものについてなんとなく考えさせられた。

鋼鉄製の船はよく整備されれば50年くらいは持つが、商船の場合経済的な理由により20年もすれば売船か廃船の憂き目にあうのが普通である。60年ほど前に乗っていた何隻かの船も就航後20年もたたないうちに海外へ売却され、インドか台湾の解体業者によってスクラップにされてしまった。

廃船にされずに保存されている船は、軍艦・砕氷船・客船・連絡船・練習船といった特殊な船だけで、戦後高度経済成長を支えて我が国の繁栄に寄与した貨物船は見当たらない。船の博物館などへ行けば模型で見ることができが、なにか由緒のある船に限られている。世界中の海を駆け回ったあの優美な船形のLinerたちの姿は、もはや船の写真集や絵葉書か個人のアルバム写真でしか見られない。船そのものだけでなく、その船で航海をしていたときの様々な出来事も忘却のかなたにある。そこでおぼろげな記憶を頼りにそれらを追想した。

*** 定期貨物船 ***

雑多な貨物を運ぶので雑貨船ともいわれ、当時の一般的な貨物船は三島型か全通甲板型で、ハッチが5つか6つありデッキも2層か3層あるのが主流であった。定期船の場合できるだけ早くできるだけ多くの貨物を積むのが肝要で、出帆間際まで荷役が行われビームの裏まで貨物が詰め込まれた。荷役はもちろん両舷荷役で岸壁の反対側(沖側)にもはしけが連なり、ブイ係留の場合には両舷にはしけが群がっていた。一見してのどかな港の風景のようだが、当直士官にとっては命懸けの仕事場であった。

戦場のような荷役を終えて出航したあと、これらの貨物の積み付け場所を色鉛筆で塗り分けし、積み荷のS/Oのコピーの束を加算器をたたいて必死で集計したのは、広い外洋へ出てからの薄暗いブリッジの片隅だった。揚げ地変更があると当該貨物の場所を探し出し、入港したら荷繰りしてその貨物を引っ張り出した。雑貨の輸送は乗組員だけでなく港湾労働者ともども大変な作業だった。

何回か往復したNew York航路で、太平洋の真ん中で僚船に出会ったことがある。両

船とも約 1 万 G/T で速力は約 20 ノット。朝日を浴びて真っ青な海原を疾走する姿は、「暁にひびく風と潮、波を蹴って進む商船」と謳われたとおり絵のように美しかったが、あっという間にすれ違ってしまった。そのときキャプテンが「急いで鯉のぼりを上げろ!」と命じたのでクォーターマスターがあわてて用意した。これは客船時代に乗客を喜ばせるための習慣の名残のようで、大変な目にあったクォーターマスターがあとでしきりにぼやいていた。「あれでだれも喜んだりしないよ。キャプテン以外は・・・」。

冬の北太平洋の時化は有名だが、いまでもありありと記憶に残っている出来事がある。日本へ向かう途中かなりの時化に遭遇した。まだ四等航海士で明け方の 4 - 8 時の Chief Officer との相ワッチのときで、ピッチングが激しく、心配して Captain もブリッジに上ってきた。エンジンの回転数は舵の効く最低限に抑えられ、次々に襲ってくる大波に手動操舵で対応していた。そのときひととき大きな波の山が来たが、その後ろに深い波の谷を伴っていたので、本船の船首がそこへ猛然と突っ込んでしまった。ところがなかなか船首が持ち上がらずしばらくじっとしていたので、そのときは「もうだめか」と思うと体中の血が沸き立つような感じがした。こんな気持ちはその後 2 度と経験したことがない。全力で手すりを握りしめていた手のひらに汗がじっとりついていたのでよく覚えている。波の飛沫で真っ白となった水面はなんともないが、飛沫もなく黒々とうごめく海の底を見たときほど怖かったものはない。あの波はいわゆる一発大波あるいは Freak Wave と呼ばれる波であったと思われる。波の理論では、波高が大きくなって岨度が 1/7 を超えると波頭が崩れ波の高さが制限されるという碎波の理論があるが、波の谷は砕けることはなくかなり深くなることが考えられる。その限界はどうなのだろう。一度専門家の意見を聞いてみたい。

*** タンカー(その 1) ***

短い乗船履歴の中でタンカーに 2 回乗った。タンカーの航海は単調なようで結構いろいろなことがある。2 隻とも D/W 約 9 万トン、全長約 250m、速力約 16 ノットで、当時世界最大であった初代「出光丸」の 20 万トンと比較すれば小さいものの、1 万トンの貨物船と比較すれば、舵効きの悪さ、停止惰力の大きさなどは相当のものであった。

最初に乗った T 丸は 1965 年に三菱長崎造船所で造られたタンカーで、船底のパイプラインの代わりにダクトと称するトンネルを持った特殊な構造をしていたため、バルブの故障でしばしばガスの充満したタンクの底へ降りて修理しなければならなかった。スラッジの中を歩き回るとガスが出てくるので唇が紫色になり、甲板へ出て新鮮な空気を吸ってはまた船底へ降りてゆくといった繰り返しで何とか修理した。仕事のあとは、アルコールがガス抜きにいいといった口実でウイスキーをひっかけた。

この船は初めて三等航海士として 1 人でワッチに立った船だが、二度と得られない体験をした。ペルシャ湾から日本へ帰るには、インド洋を横切ってマラッカ海峡へ向かうが、当時のインド洋ではロランもデッカもほとんど使えず、天候が悪く 2, 3 日も天測ができないと次第に航路からずれていった。季節によっては航路を横切る強い海流のためかなり流されるので、航路筋へ復帰するため北上して来る船によく出会った。

ある晩のワッチのこと。海峡の入り口へ向かっている本船の右舷前方から北上して来る 1 隻の大型船に出会った。こちらが避航船だが、今までの経験からそのうち航路に沿った進路に変針するだろうと思っているといつまでたっても変針しない。相手船の航海灯がギラギラと海面に映って見えるほどの距離に近付いてしまいこれはまずいと判断

して「Hard Port」を操舵手にオーダーした。ところが本船の船首は微動だにしない。満載の上まだ海峡に入っていないので操舵機が2台になっていなかったためだ。しばらくしてからやっと船首が回頭し始めたが、いったん回頭を始めると今度は結構速い速度で回頭する。コンパスレピーターのカタカタという音が静かなブリッジにこだまして、下手な操船が諷められているようで耳が痛かった。

付近に同航船がいなかったのが幸いだったが、大型船が満載状態で Full Ahead のまま 360 度旋回する避航操船など聞いたことがない。これまでの経験が全く役に立たないどころか逆に間違った予測の原因となり、それがとんでもない結果を惹き起こしてしまった。その船のコースは、オーストラリアのほうからやってきてニコバル諸島のかなたベンガル湾の奥の方へと向かう想定外のものだったが……。マラッカ海峡の入り口に近付いていたので、たぶん船長は自室の窓からこのいきさつを一部始終見ておられたと思うが、なんのお咎めもなかった。

*** タンカー(その2) ***

2 隻目のタンカーも T 丸といい、前の船と大きさはほとんど同じだった。この船は初めて二等航海士として乗った船だったが、すでにタンカーの経験があったのと特殊な構造でなかったため船務は比較的楽だった。

この船でも少々変わった避航操船をした。ペルシャ湾で原油を積んでホルムズ海峡を出たあと、オマーン国の東端ハッド岬付近にさしかかった。ここから極東方面に向かうにはインドの南端を目指して南東方向へ針路を設定し、また欧州方面に向かうには南南西方向へ針路を設定するいわゆる Departure Point である。今回はアフリカの南端を回ってブラジルのリオデジャネイロへ行くので、そこで右転する予定であった。

昼食後ブリッジに上がった良い天気の下り、何の危険もないのどかな航海が始まるはずだった。右舷のはるか彼方からかなり大きなタンカーが少しずつ近寄って来たが、外国船だったので右転してヨーロッパ方面に行くだろうと勝手に予想していた。ところが変針点を過ぎて依然として変針することなく近寄って来る。本船が日本船であることが船名の「*** 丸」で分かるので、そのうち左へ変針して南東方向へ行くだろうと相手船は思っていたらしい。横切りとも追い越しとも判然としない状態のまま 2 船が至近距離まで近付き、変針点を過ぎてほぼ並行に航走していた。どうやら両船ともそれぞれの見込み違いに気付いたようだが、左へ旋回して相手船をやり過ごすのも大変なので Engine Room に電話して機関の回転数を急いで落としてもらった。しばらくして相手船の船尾が本船の船首を替わった頃合いを見て大きく右転し、相手船も左転して両船とも本来のコースに戻ったが、変針点を過ぎて相当走ってしまった。それほど危険というほどの状況ではなかったが、先入観にとらわれた悪い判断の好例である。

これらの経験をもとに「避航操船に及ぼす船の大きさと速度の影響に関する幾何学的考察」と題する小論を日本航海学会誌 NAVIGATION の最新号(第 232 号、令和 7 年 4 月号)に載せていただいたが、AI を用いた自動航行が云々される現代でも航海の基本は何十年前と変わらないはずである。衝突予防には相手船の行動予測を正確に行うことと避航の意思を明確に表示することが重要だが、車のような効果的な方向指示器がなく汽笛信号という時代遅れのものに依存している船にとって、直截的でない VHF や AIS とは別に閃光のウインカーのようなものでも導入されないだろうか。

*** タンカー(その3) ***

タンカーに乗っているときの忘れられない体験に「光る海」がある。ところどころで夜光虫がぴかりぴかりするようなものではなく、海全体がギラギラと渦巻いたり、あるいは白い霧のように薄明るく光る現象である。これらは昔から知られている現象でいくつか文書による報告もあるが、最近では衛星画像の報告や高感度カメラで撮影された画像の報告が見られる。

この現象を文字で表すのは難しいが、あえて描写すると次のようになる。空船の「丸」は積み地を目指して月のない真っ暗なペルシャ湾を走っていた。22 時頃だったと記憶するが前方の海面の一部が月明りで照らされたように白く光って見えた。そこへ船が入っていくと、船の周りが大時化の海面のようになりギラギラした光の渦や光の縞模様に取り囲まれる。しばらくこの光の饗宴に見とれて我を忘れていたが、その海域を出たとたん船の周りは静かな暗い海となり、まるで嵐の海から抜け出したような感じであった。これを見たのはクォーターマスターと急いで呼ばれた三等通信士と私の三人だけだったが、あのとき高感度のデジカメかスマホでもあったらと残念に思う。渦の回転方向は本船の主機の回転方向と関係しているだろうか、船の静電気と何か関係しているだろうかあとで話し合った。

もう一つの体験は東南アジア海(南シナ海)を原油満載で日本へ向けて航行中の真夜中の2時か3時頃のことで、海面全体が白く輝いていた。これは「ミルキーシー」現象と呼ばれ衛星画像でも確認され、2025. 4. 9 の「Earth and Space Science」:「From Sailors to Satellites」と題する記事にも研究者の見解とともに紹介されている。それによると、この現象は海中の藻に含まれる発光性細菌によるものであるらしい。海面全体が水平線まで広くぼんやりと光るだけでなく、煙りのようにデッキの上を漂って見えるので、最初に目にしたときはデッキの倉庫が燃えているのかとびっくりした。

*** 明治丸 ***

1961 年春、我々が入学したときにはまだ水の上に浮かんでいた。オリエンテーションの折、10 名ほどが夕日に照らされた Deck の上で引率の K 教官からしみじみとした昔話を聞いた。授業が始まり、隅田川の川面からの明るい照り返しのある船倉で行われた結索の実習は、I 技官の巧みな語りで楽しかった。学生祭の会場では、ピアノで伴奏された八十五周年記念寮歌「鵬程万里海越えし 雄図をしのぶ明治丸・・・」がよく流されていた。しかし卒業のときには周りが土で埋め立てられ、廃船のように静まりかえった船に人影はなかった。

あれから 60 年。今ではコンクリートで固定されマストなども復元された美しい姿で、国の重要文化財として訪れる人々の目を楽しませているが、昔のように気軽に立ち入ることのできない現在の学生たちにとっては、どのような存在であろうか。

§ 「明治丸クイズ」のこれまでとこれから（第一回） §

一般個人会員 谷尾 誠

海王祭で「明治丸クイズ」を実施していることをご存知の方も多いと思われます。

「明治丸クイズ」は平成 20 年（2008 年）から始まり、コロナ期間を除き、毎年実施しています。この「明治丸クイズ」について、一度まとめておきたいと思いました。

2 回に分けて掲載いたします。

1. はじめに：明治丸との出会い
2. 明治丸クイズの始まり
3. 歴代の明治丸クイズと改良の試み（第二回に掲載）
4. おわりに：これからの明治丸クイズ（第二回に掲載）

1. はじめに：明治丸との出会い

（1）初めての明治丸

私が初めて明治丸を見学したのは平成 17 年（2005 年）でした。Salty Friends（※後述）の知人から、「明治丸が酷いことになっている。ボランティアなどで何かしたい。まずは見学会を開催する。」との連絡をもらい、見学会に参加しました。当時の私の職場は東京海洋大学の向かいにあり、窓からは明治丸が見えていて、興味がありました。

平成 17 年（2005 年）11 月 5 日に開催された見学会では、庄司和民先生が船内を案内してくださり、劣化状況などもはっきりと分かりました。木部は腐り、手で押すとへこむ。漏水があり、スカイライトの中には草が生えている、などの状態でした。



写真 1：客室昇降口。 写真 2：折れたスパンカーブーム。 写真 3：船長室の窓。

（2）補修（リフィット）ボランティア

その直後の平成 17 年（2005 年）11 月 12 日から明治丸での補修ボランティアが始まりました。上甲板からの漏水を防ぎ、本格的な補修作業が始まるまでの間、船内を保護することが主な目的です。参加者の勤務の都合などもあり、海洋会明治丸ボランティアクラブによる定例の保守作業とは別に、海洋会明治丸ボランティアクラブの岡村様、原

様、豊村様をはじめとする方々に指導していただき、Salty Friends 有志が主に上部構造物の補修作業を実施しました。平成 18 年（2006 年）7 月の第 6 回からは学生有志が参加し、また、学内の掲示板には「本学に関係がない人達もボランティアで明治丸の補修に来てくれているぞ!」というボランティア募集が貼られていました。学生有志を含め、各回 20 名前後が集まりました。2 年間計 12 回の作業で漏水は止まり、上部構造物の崩壊の危険も無くなりました。



写真 4：木部の補修作業。



写真 5：防水アスファルトシートを貼る。



写真 6：防水塗装の作業。

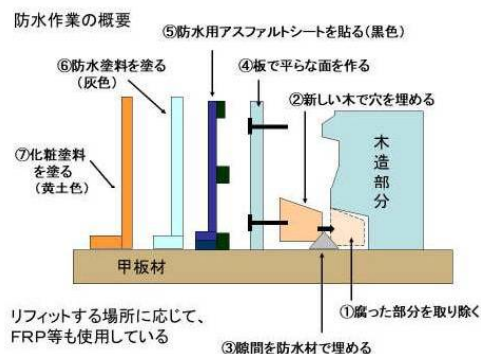


図 1：防水作業の概要。

平成 18 年（2006 年）11 月 4 日に開催された明治丸シンポジウムでは Salty Friends 代表の高橋昌代が明治丸補修（リフィット）ボランティアの作業報告などを実施しました。平成 19 年（2007 年）には、明治丸の船内で「帆船の魅力展」が開催されました。



写真 7・8：平成 18 年（2006 年）の明治丸シンポジウム

左：報告する Salty Friends 高橋昌代 右：「明治丸に船長を」と庄司和民先生。

（３）海王祭での気づき

平成 19 年（2007 年）の海王祭で、明治丸の見学者の様子を見てみると、ガイドに質問もせず、船内を眺めて短時間で帰っていく人が目につきました。何人かに声を掛けてみると、「なんだかわからないけど、古い船があった。」「日本丸を初めて見ました。」「明治丸です！」「この船でハワイに行ったのですか？」などという人もいました。海洋会のガイドも、見学者が多すぎて全員には対応できませんでした。明治丸のパンフレットがありますが、読まない人もいました。

2. 明治丸クイズの始まり

せっかく明治丸を見学してもこれではもったいない、と思い、明治丸のことをもっと知ってもらうために、ボランティアとして何かできないか、と考えました。

- ・案：船内にガイドを大勢配置する → 人手が足りない
- ・案：船内に説明パネルを充実させる → 時間が足りない

：

などいろいろ考えた結果、「クイズ」を作ったらどうだろうか？と思いつきました。これは、博物館などで展示を見てもらうためにクイズラリーをしていることなどから思いついたものです。

Salty Friends メンバー内でクイズの内容・実施方法・景品などを検討し、問題の作成、印刷、配布、答え合わせ、景品の用意などはすべて Salty Friends で行うことにしました。庄司邦昭先生、海洋会の岡村様、海王祭実行委員会などの方々に相談して許可をいただくことができ、平成 20 年（2008 年）の海王祭で実施することになりました。

クイズ問題は 6 問作り、用紙一枚に設問を 3 問ずつ載せた 2 パターンを作りました。これは、なるべく多くのことを知ってもらおうと考えたためです。2 人以上のグループには設問が異なるクイズ用紙が渡るように配りました。クイズ用紙は各 500 枚、合計 1,000 枚を印刷し、明治丸前広場に設けたテントで答え合わせし、抽選で景品を進呈しました。明治丸を知ってもらうことが目的なので、答えが分からない人・間違えている人には答えを教える、来場者からの質問に答える、などの対応をしました。

海王祭の後、クイズを実施した結果として、配布数、回答者数、推定乗船者数、考察などをまとめ、庄司邦昭先生、海洋会岡村様に報告いたしました。

見学者からは、「ばっちりわかった。」「品川（海洋科学科）に在学中。明治丸のこと初めて知った。いい勉強になった。」「展示だけ見てもわからない。『火夫』が何の仕事かわからなかった。」「海洋工学科 O B だが、これまで明治丸のことよく知らなかった。」などの反応がありました。また、海洋会の方からは、「クイズがあったために説明がし易かった。」「ぜひ来年もやって欲しい。」などと好意的なご意見をいただきました。

重要文化財 明治丸

明治丸は明治7年、灯台巡回船としてだけでなく、天皇陛下などの貴賓の乗船を目的として建造されました。その後、船乗りを育てるための練習船となり、昭和53年に船としては初めての重要文化財となりました。



重要文化財 明治丸

明治丸は明治7年、灯台巡回船としてだけでなく、天皇陛下などの貴賓の乗船を目的として建造されました。その後、船乗りを育てるための練習船となり、昭和53年に船としては初めての重要文化財となりました。



乗船された方に抽選で賞品が当たるクイズを行います。答えをこの紙の裏側に書き、SaltyFriendsのテントにお持ちください。案内の人に説明を聞けば答えがわかりますよ。

問1：明治丸の船首には「水夫」「火夫」の部屋があります。どういってお仕事をしていた人が使っていたのでしょうか？

問2：明治丸の材料と作り方は、現代の船とどう違うのでしょうか？

問3：明治丸の船首部分の飾りのモチーフは何という植物でしょうか？

見学してのご感想・ご意見などございましたら、クイズ答えの下側にご記入ください。

乗船された方に抽選で賞品が当たるクイズを行います。答えをこの紙の裏側に書き、SaltyFriendsのテントにお持ちください。案内の人に説明を聞けば答えがわかりますよ。

問1：明治丸の船内「御座所」前の階段は灰色です。なぜでしょうか？

問2：明治丸は、ある祝日と深いかわりがあります。その祝日とは何の日でしょうか。どのようなかわりがあるのでしょうか？

問3：明治丸はどこで作られたのでしょうか？最初はどのような形の船として設計されたのでしょうか？

見学してのご感想・ご意見などございましたら、クイズ答えの下側にご記入ください。

図2：平成20年（2008年） 第一回明治丸クイズ。



写真9：平成20年（2008年）

海王祭での明治丸クイズコーナー。

後ろの写真は明治丸の紹介。

ロープワークの背中は海洋会の中澤様。

いくつか反省点もありました。特に、学生のガイドにクイズの内容と正解・解説をお伝えしていなかったため、質問されて困った、という問題が有りました。また、設問が異なる2パターンのクイズ用紙の見た目が似ているため、どちらの問題なのか判別しづらいという点がありました。

※ : Salty Friends

セイルトレーニングの普及などを通して、より多くの人々が海や船に親しむような環境作りを目指すグループ。主な活動内容は、

- ・ 帆船を中心とした船や海の情報提供
- ・ 関連イベントの企画・運営
- ・ 外国帆船一般公開のガイドボランティア
- ・ 海と船のお話会、視覚障がい者向けの船の見学会、ヨット体験乗船会の支援など、各種のボランティア活動

<http://saltyfriends-info.seesaa.net/>



写真 10 : 視覚障がい者向け見学会「明治丸タッチングツアー」

ボランティアが手に持つ帆船は、今どこにいるのかを説明するための立体模型。



写真 11 : 若洲シーフロントミュージアム

子どもたちと明治丸のちぎり絵を作成した。

このちぎり絵は明治丸クイズの景品のしおりに利用した。

(第二回に続く)



写真 12 : ベルーの練習帆船ユニオンで

船内のガイドを実施した。

§ 明治丸のお皿（その４） もしかして・・・ §

正会員 佐藤勝二郎

明治丸で使われていたお皿が東京海洋大学の「明治丸記念館」と広島県呉市の「大和ミュージアム」にあることを Ocean30 号で報告しているが、まだどこかに存在しているのではないかと思います。調べてみた。

1. 小笠原諸島にもしかして・・・

小笠原協会が 1966 年（S41）3 月に出版した大熊良一著「歴史の語る小笠原島」には、領有権調査のために、明治丸が明治 8 年（1875 年）11 月 24 日小笠原の父島・二見港に入港したとき、日本政府が島民に物品を寄付した物品のリストが記載されており、そこには『皿 貳拾四』と書かれている。この寄付された「お皿」が「明治丸のお皿」かどうかは分からないが、もしかしたら小笠原諸島のどこかに残っているかもしれない。

注 ² 日本政府が寄付したものの明細は次の通りである。	
一、砂糖	百斤（内、三盆白五十斤、太白五十斤）
一、ぶどう酒	三箱、但一箱十二瓶入
一、ジン	同 同断
一、ブランデー	同 同断
一、リキユール	二箱 同断
一、シャンパン	同 同断
一、茶	百斤
一、巻煙草	三拾箱、但一箱百本入
一、金平糖	拾五斤
一、コップ	貳拾四
一、水呑（ガラス）	同
一、皿	同
一、ブランケット	五拾枚
一、ゴロー縮緬種々	五卷
一、サラサ	拾卷
一、フランネル襦袢	四拾八
一、団扇	百本

2. 皇太子殿下の昼食にもしかして・・・

商船学校校友会誌 522 号（昭和 18 年 7 月号）の「越中島たより」は、昭和 18 年 5 月 10 日に東京高等商船学校の見学に行啓された皇太子殿下が、明治丸船内で食事をされたことをつぎのように伝えている。

・・・・・・十時三十五分より行はれた明治丸に於ける本校生徒の勇壮な操帆教練及び潮風を截つて校外の海上を疾走する短艇の撓漕や操帆を御興味深く臺覧*、正午由縁りも深き明治丸上等室食堂にて御晝餐を召させられ、午後零時五十分本校を御出発第四學年の御學友六十五名と共に、御機嫌麗しく、隣りの水産講習所に向はせられた。・・・・・・

明治丸上等食堂にてご食事を摂られたことが分かるのであるが、「上等食堂」とは「御座所」か「サロン」かの何れかと推定される。そして、もしかしたら「明治丸のお皿」が使われたのかも知れないので明らかにしたいものである。

3. 羅州丸が搁座した淡路島にもしかして・・・・・・・・

明治丸の次の次の後継船の羅州丸が、昭和20年3月22日に淡路島東浦町の海岸に自ら搁座した折に、乗船していた画家・飯塚玲児氏が明治丸のお皿やナイフ・フォークを回収しており、現在それらが呉市の大和ミュージアムに収蔵されていることは機関誌「Ocean」で何度か紹介している。

2002年（H14）7月19日の神戸新聞の淡路版に「幻の号鐘“発見”」の見出しで、村民総出で羅州丸乗組員救助のことや、号鐘が保存された経緯の記事があり、その一部を抜粋したのが下の囲みである。

・・・・・・・・浦村（当時）沖で座礁。村民総出で救助し、死者は二十一人にとどまった。「血まみれの乗組員が次々と運び込まれ、えらい騒ぎだった」と、元宮前町内会長の宮前定治さん（七一）。船の残がいには戦後四～五年間、沖合に放置されたままだったが、鐘を拾い上げた村民が公会堂に運び、同町内会が保存してきたという。羅州丸の備品は他にまったく残っておらず、当時を物語る貴重な史料。・・・・・・・・



羅州丸は沈没しておらず、搁座したまま戦後4～5年放置されているので、船内にまだ若干の什器が残っていたと思われるのである。

淡路市のサンシャインホールには羅州丸の号鐘が展示されており、その後方に瀬戸物類らしきものが写っているので、もしかしたらその中に「明治丸のお皿」が有るかも知れないと淡い期待を抱いた。

3月4日にサンシャインホールにメールで問い合わせたところ、該当する品物はないとの返事があった。

4. 大宮御所にもしかして

昭和26年の玉川大学出版部出版の事典「玉川こども百科2(ふね)」の112頁に『ボースン(甲板長)と船のお皿の話』の項があり、そこには明治丸とお皿のことが記述されていた。

右の写真は「明治丸のボースン杉本さん」と「明治丸のお皿」と「明治丸」。下の囲み枠は記述部分を抜粋したものである。進駐軍接收の時に「明治丸のお皿」を救出したのは杉本甲板長なのだろうか。



大宮御所に運ばれた「明治丸のお皿」は『羅州丸』からなのか『明治丸』からなのか、あるいは『灯台所轄の役所』からなのか分からず、文意が不明である。

この「玉川こども百科2(ふね)」は、飯塚玲児画伯が文や表紙をかいいており、かなり分かり易く「ふね」のことが書かれているが、「明治22年に明治天皇様が北海道に航海された・・・」は「明治9年」の誤りであり、船の機関部の乗組員の項では、とんでもない説明がなされているので、残念な事典といえる。

ボースン(甲板長)と船のお皿の話

「ボースンいなけりや夜もあけぬ ましてこの船動きやせぬ」と商船学校の生徒は歌います。同じ船にながいあいだ乗っていて下級船員のかしらに立てられた人がボースンです。こういう人は、船や、船員のさしですが、じょうずであるうえに、船のことは何でも知っていますから、船長でもボースンをたのみにしているくらいです。この写真の人は、明治丸のボースンの杉本さんで、この人から教えられた学生がいまでは、りっぱな船長となつてはたっています。

明治丸はふるい船で、いまは商船大学につながれて航海教室になつていますが、明治二十二年(今から六十五年まえ)明治天皇様が、北海道へ、こうかいされたとき、おへやのこつています。それから何年かたつて、この船で使われたお皿が、燈台視察船の羅州丸につまれているのを、おききになった、貞明皇后さまは、明治天皇さまを、おしのびするため、このお皿を大宮御所にはこばれたことがあります。

貞明皇后さまは、日本の燈台の人々をなぐさめるために、ラジオをくださいました。いつもめぐまれない人たちのために心をつかわれたやさしい皇后さまでした。

<貞明皇后(ていめいこうごう)>

1884 年 6 月 25 日 - 1951 年(昭和 26 年)5 月 17 日

大正天皇の皇后である貞明皇后は、観音崎灯台を訪問された時、灯台守の苦勞話をお聞きになって深く感銘を受け、昭和十一年(1936 年)にラジオ受信機 200 台を各地の灯台に寄贈され、燈台守の援助活動に打ち込まれた。

<大宮御所>

大宮御所(おおみやごしよ)とは、大正天皇崩御によって皇太后となった貞明皇后のために赤坂離宮の敷地内(現在の赤坂御用地)に建設された御殿のこと。1929 年 12 月 10 日に竣工され、翌年 6 月 1 日に「大宮御所」が正式名称として定められて、5 日後に貞明皇后が移られた。

5. 飯塚玲児画伯の思い

100 周年記念資料館に展示してある大きな油絵の「明治丸」と「大成丸」の作者であり、昭和 20 年に擱座浸水した羅州丸から明治丸のお皿を回収している飯塚玲児画伯は、お皿に関して、雑誌『世界の艦船』288



号(昭和 51 年 7 月)「日本の帆装練習船・その系譜を顧みて」に、以下のように思いを記している。

・ ・ ・ ・ 明治丸の洋銀製の食器類や皿その他は次代の灯台補給船羅州丸(旧名アルゲン、帝政ロシアの病院船)に積み替えられたが、第 2 次大戦の中頃、万一これらの什器の失われることを案じた貞明皇后の配慮により大宮御所に移されたが、御所の被爆焼失により今は誰かの手に保有されているものがわずかに残存するだけであろう。

ぜひこれらの貴重な品々は明治丸に戻したいと思う。私は戦時中灯台局の囑託として同船内に一室を与えられ、本船の沈没まで見届けているので、これらの事情を熟知しているわけである。・ ・ ・

【羅州丸については Ocean29 号の「明治丸後継船 (2)」を参照 病院船は誤り】

6. 「明治丸のフォーク」の出現

「明治丸のお皿」の行方に関する原稿を執筆中に「明治丸のフォーク」入手の情報を

得た。昨年令和6年11月28日に明治丸のボランティアガイド（VG）原鉄男氏が、来館者のK氏から、持参された2本のフォークを提示された。そのうちの一本に「明治丸のお皿」にある、センターマークと同じ刻印があるのを確認した（写真参照）。VG原鉄男氏はK氏に対し明治丸ミュージアムに寄贈することを提案し受け容れられ、現在2本のフォークが100周年記念資料館の事務室に保管されている。



K氏（習志野市在住）がフォークを所有していた経緯は不明であり、まだ他の什器をお持ちであるのかもしれない。



「明治丸のフォーク」が出てきたように、もしかしたら「明治丸のスプーン」や明治丸の什器類が出てくるかもしれず、その時には「明治丸記念館」に戻ってきて欲しいものだと願っている。

大和ミュージアムにあるフォークとナイフにも、同じマークがあると思われるが未確認である。もし確認されたら、次はナイフとフォークの刻印について調べてみたい。

7. 明治丸の謎はもしかして

日本海洋塾の機関誌 Ocean の下記の各号に「明治丸のお皿」と「明治丸の後継船」に関して寄稿しているが、灯台視察船・明治丸にかかわる不思議はお皿以外にも多数あり、解明されずに永遠の謎になってしまうのではないかと憂えている。

平成28年3月1日	3号	5P	明治丸のお皿
平成28年7月11日	4号	8P	明治丸のお皿（その2）
令和6年8月21日	28号	5P	明治丸の後継船（1）
令和6年12月29日	29号	1P	明治丸の後継船（2）
令和7年4月15日	30号	5P	明治丸のお皿（その3）

§ 特定非営利活動法人 日本海洋塾 設立まで その5 §

日本海洋塾 監事（正会員）松崎 光男

前号では、NP0 設立に向けて関係・組織への設立趣旨説明や要請事項に関する経緯と、その後の各機関・組織での検討結果について記述しました。

本号では、主に、NP0 設立の為に東京都への申請手続きに向けた動きについて記述しようと思います。

§ 海洋会ボランティアクラブ（以下 VC）役員体制の変更

NP0 日本海洋塾（仮称）設立に関する論議を進める中で、VC との関係が論議され、VC 会員の理解を深めてもらう為に、発起人から VC 会員宛に「NP0 法人 日本海洋塾（仮称）の設立について」と題する書状を送付することにしたことは、前号にて記述しました。

2014（平成 26）6 月 28 日開催の VC 総会において、発起人 3 名、谷山 洋、松崎 光男、都築 雅彦は、其々 VC の代表幹事、事務局長、幹事、となっており、今後手続きを進めるにあたって、会員に、VC と NP0 との関係について不要な疑問が生じないように、本総会をもって、谷山代表幹事は役職を辞し、原 鉄男（TE10）氏が新しい代表幹事に、事務局長は松崎から、清原 久和（TN16）氏に交代することとが決まり、当面は谷山、松崎、都築の発起人 3 名は幹事として VC の活動に参加することとなりました。

§ NP0 日本海洋塾（仮称）の事務所確保

NP0 設立の申請の重要な事項の一つとして、事務所住所の確定が必要でした。設立構想の初めから、事務所の所在地は「明治丸」の所在地と同じにしたいと考えていましたので、2014（平成 25）年 1 月 27 日に海洋大学を往訪し、NP0 法人設立の意向を伝え協力を要請した際に、大学に対し、「NP0 法人」設立の一番の目的は、「明治丸」の修復工事完成後を見据えた「明治丸海事ミュージアム」の支援事業であり、「出来れば「NP0 法人」の事務所を、現在の百周年記念資料館の「ボランティア控室」か、建設を計画中の「明治丸資料館」の中に置きたい」旨お願いした。その後の 2014（H26）年 3 月 18 日開催「第 23 回連絡協議会」では、大学事務局にて前例等を調査し対応する旨の回答あり、その時点では結論が出ていないことが確認された。

その後、鶴田機構長より、大学事務局で検討の結果、「NP0 法人」に直接事務所を貸し出実した実績は無いが、既に事務所を借りている法人からの「又貸し」なら検討の余地があるとのサジェスションがあった旨アドバイスあった。

意味するところは、「海洋会」が「越中島支部」の事務所として借りている「越中島会館2階」の事務所を、「海洋会」が「NPO」に「又貸し」することを承認すれば、検討可能とのことであった。

早速、2014（平成14）年7月9日大学を往訪し以下のとおり打ち合わせた。

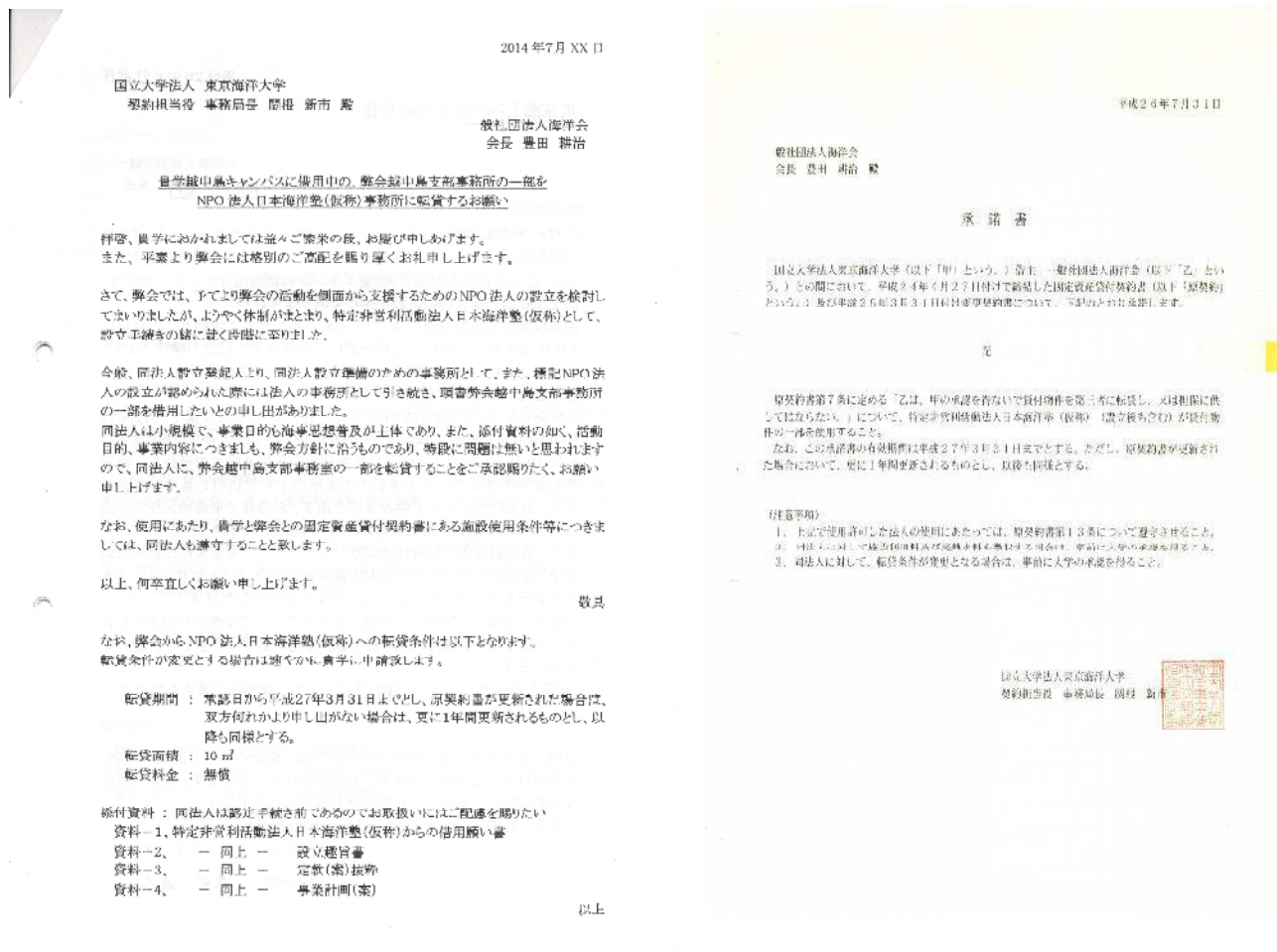
出席者：鶴田副学長、南 財務課長、須賀 財務課長補佐、女性職員1名

当方：海洋会甲斐専務、都築設立発起人、松崎設立発起人

1. 松崎発起人より、本日往訪の目的は、予めから検討をお願いしている、「NPO法人」の住所を学内の置かせてもらう件を詰めたいと思って来た旨伝えた。
- 2 具体的には、「NPO法人」が直接大学から然るべき場所を借用するか、現在、海洋会が借用している越中島会館内のスペースを「又借り」するかの何れかかと思うが、前者は「NPO法人」設立前であり難しいと考え、後者の方法になろうかと考えている旨伝え、具体的な手続きはどうしたら良いかご指示願いたい旨お願いした。
- 3 財務課長より、以下の話あり。
 - ① 海洋会と大学の間の「固定資産貸付契約書」第7条では、大学の承認を得ないでは転貸できないことになっており、逆に、大学が承認すれば、転貸することは可能である。
 - ② 大学としては、転貸先の住所を学内にすることが、大学にとって有益か否かで判断することになる。
 - ③ 海洋会からの話であり、基本的に反対する理由はないが、具体的には、海洋会から「NPO法人」への転貸を承認して欲しいとの申請書を出してもらい、審査のうえ「承認する」との手続きを踏む必要がある。
 - ④ 申請に際しては、「NPO法人」の設立趣旨、活動の内容、海洋会との関係、等が分かる資料を申請書に添付して欲しい。
 - ⑤ 承認後の、海洋会と「NPO法人」間の使用契約の内容（家賃、光熱費などに関する取り決め）については、大学は関知しないので、元の契約を逸脱しない範囲でやって欲しい。
 - ⑥ 当初必要となる電話については、光回線が来ているので、NTTに直接連絡して敷設してもらいたい。従って、インターネットは学内のシステムとは切り離して単独の運用となる。
- 4 当方より、ご主旨に従い、書類を準備して下打合せに伺うので宜しくご指導頂きたい旨伝えた。

以上のとおり、事実上、住所を学内におくことが可能になり、以降、細かい事項につき、海洋会と打合せのうえ、必要書類の準備を大至急進め、大学事務局に提出書

類の当方原案を提示し、詰めの作業を行い、2014(平成14)年7月31日付けにて「承諾書」が発行されました。



これにて、懸案であった「NPO 法人」の「事務所住所」が

東京都江東区越中島 2丁目1番6号

東京海洋大学 越中島会館 2階

と確定され、東京都への申請書類作成に向けた大きな峠を一つ乗り越えられ、大きな一歩前進となりました。

§ NPO 日本海洋塾(仮称)の「設立社員総会」開催

上記のとおり、懸案であった「事務所住所」が上記のとおり確定されたので、予てより都築発起人が中心となり、東京都と打ち合わせていた、「NPO 法人」設立の申請手続きが前に進められることとなりました。

東京都への申請には、以下の書類が必要でした。

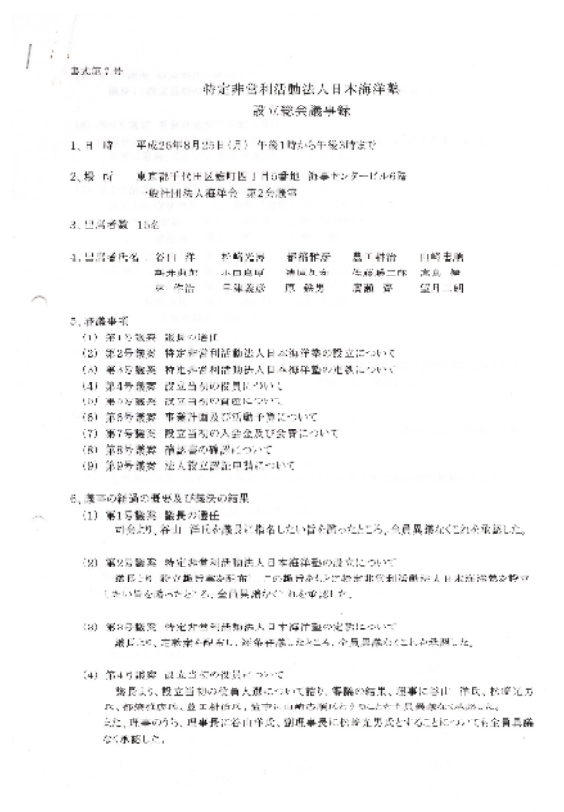
- ・ 特定非営利活動法人日本海洋塾 設立趣旨書
- ・ 特定非営利活動法人日本海洋塾 定款

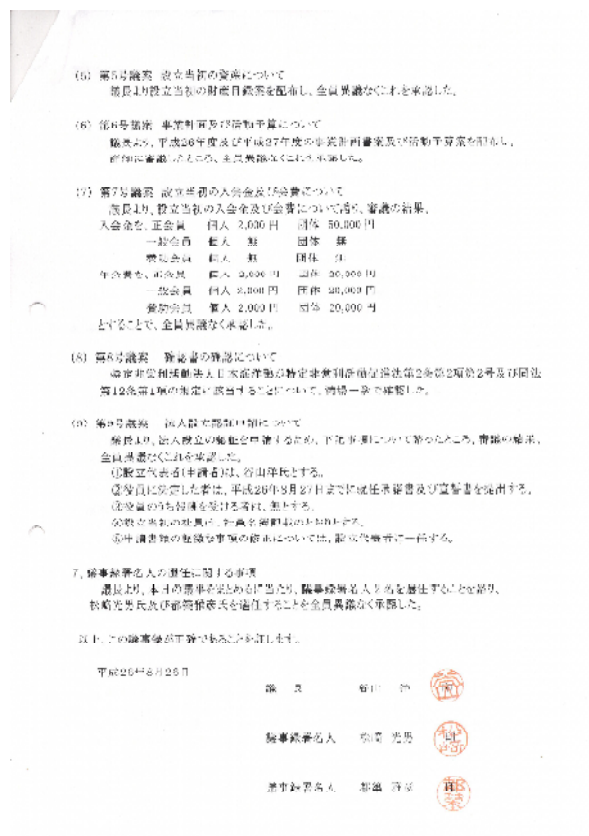
- ・ 特定非営利活動法人日本海洋塾 会員区分等について
- ・ 設立当初の財産目録
- ・ 平成 26 年度 及び 平成 27 年度事業計画書
- ・ 確認書（設立総会において、特定非営利活動法人日本海洋塾が、特定非営利活動促進法第 2 条第 2 項第 2 号及び同法第 12 条第 1 項第 3 号の規定に該当することを確認した旨の書類。 設立代表者 谷山 洋 名）
- ・ 社員のうち 10 人以上の者の名簿
- ・ 特定非営利活動法人設立認証申請書
- ・ 特定非営利活動法人日本海洋塾 設立総会議事録 等

このため、至急「設立社員総会」を開催することとし、設立発起人 3 名（谷山、都筑、松崎）を除いて予めよりご承認を頂いていた 12 名の方々に、2014（平成 14）年 8 月 8 日付けにて、同年 8 月 25 日開催予定の「設立社員総会」への参加依頼状を発出し、全員の方々から出席する旨の回答を頂きました。

「設立社員総会」は、2014（平成 14）年 8 月 25 日午後 1 時から、麴町の海事センタービル 6 階の「海洋会 第 2 会議室」にて開催されました。

総会後の懇親会の様子、及び、議事録は以下のとおりです。





無事、設立社員総会が就終了したので、必要書類を揃え、2014（平成 14）年 9 月 1 日、申請書類一式を東京都に提出しました。

（以下次号）

§ 明治丸ガイドの思い出 §

正会員 澤間譲治

前30号では菅船長の小学校入学後の幼少期について綴ったが、本号では頁数の関係からその後の菅船長の生い立ちは次号に順延し、首題の思い出を述べてみたい。実はこの事案は Ocean4号にて少々触れたが、今少し当該紙面で詳述しておこうと思案した次第。

2016 年 6 月 16 日、私がガイド当番の日の出来事でした。『筑波大学付属聾学校』の卒業生 9 人が聾学校創立 125 周年と言う事で、明治丸の見学にいらっしゃいました。

何故彼等の学校の創立記念と明治丸が結びついたのか？ 其の結び目に立つ明治の偉人を知る事で謎が解けました。2006 年に封切りされた『長州ファイブ』と言う映画を御存でしょうか？ 幕末に英国に密航した長州の若者『伊藤博文』『井上馨』『井上勝』『遠藤謹助』『山尾庸三』らの日本脱出と英国での苦労話を描いた映画です。

その中の山尾庸三が其の結び目にたつ人でした。彼はグラスゴーのネピア造船所で働きながら夜学で工学を学び、帰国後は維新政府の工部大輔として明治 6 年 3 月 7 日、明治丸建造の建造伺を提出し、翌年ネピア造船所に発注された事は御存じの通りです。

山尾庸三はその他にも工学寮(現東京大学工学部)を設立し、日本の工学の父と言われています。其の彼がネピア造船所で働いている時、その職場で、聾啞者が健常者と一緒に手話を交えながら働いている場面に出会い深く感動し、日本で始めての『聾学校』を設立したそうです。

本日明治丸を見学した方々にとって山尾庸三と言う人物は大恩人であり、尊敬すべき偉人だった訳です。其の山尾庸三が建造伺を作成し、恐らく設計にも関わったであろう明治丸を是非に観たいと言う事だったのです。

入らした方全員が眼以外は不自由な方だったので筆談での説明になりましたが、とても熱心に見学され、普通なら 30 分位で済む内容も 2 時間強を費やす事になりましたが、大きな充実感を与えて戴きました。。

山尾庸三と言う偉大な方が縁を結んでくれた関係でしたが、明治丸も心なしか喜んでい様に見えました。

映画『長州ファイブ』本編は、下記 URL の Youtube で視聴できます。

https://www.youtube.com/watch?v=wFk50AAAd_KI





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>