

TUMSAT-OACIS Repository - Tokyo University of Marine Science and Technology (東京海洋大学)

東京商船大学の小型練習艇史(その2) : 小蒸気船第1世の弥生丸および第2世の弥生丸

著者	森下 隆
雑誌名	東京商船大学研究報告. 人文科学
巻	47
ページ	41-54
発行年	1997
URL	http://id.nii.ac.jp/1342/00000579/

東京商船大学の小型練習艇史(その2)

小蒸気船第1世の弥生丸および第2世の弥生丸

森 下 隆

Hystory of Small Training Vessels Owned by Tokyo University of Mercantile Marine (Part 2)
 Steam Launch YAYOI-MARU the First
 and
 Steam Launch YAYOI-MARU the Second
 Takashi MORISHITA

Abstract

It was recorded in the Centennial Hystory of Tokyo University of Mercantile Marine that the first steam launch YAYOI-MARU was used from her birthday 1893 to the Great Earthquake of 1923, but the author found and described in this paper that the first YAYOI-MARU's life was 1893-1915 and the second steam launch YAYOI-MARU in succession to the first was used for 1917-1923.

1. まえがき

わが国の主要な海運会社、とくに日本郵船株式会社は所属の航洋船から小蒸気船にいたるまでの諸船の所属した経緯から廃船にいたるまでの船歴についての記録をよく残している。これに対して、東京商船大学とその前身校では大型練習船明治丸と大成丸についての記録はよく残されているが、小蒸気船やカッターなどの練習舟艇については船名または艇番号すら記録されていないものも多く、商船学校校友会雑誌、商船学校一覧、商船学校写真帳、東京高等商船学校席上課程修了アルバム、PRパンフレット東京高等商船学校などに掲載された写真にうつる練習舟艇の名称さえも現在では不明のものが多い。

東京商船大学とその前身校の一部の小型練習艇に関する記録は、東京商船大学九十年史の別編第1章練習船史および東京商船大学百年史の別編第4節小型練習船に先達の尽力によって一応はまとめられている。しかしながら商船学校校友会雑誌、商船学校一覧や商船学校写真帳などに船名や写真が掲載されていてその存在が明らかであるにもかかわらず、東京商船大学百年史に掲載されていない小型練習艇、またはそれに記載されていてもその記録が不十分であったり誤っている小型練習艇について、調査の結果新しい知見を得た。

このシリーズの報告(その1)では、まづ海軍省の保管転換に関する公文書を見いだすことにより二四丸(旧海軍第24号水雷艇、商船学校所属(1911~1917年))の船歴を明らかにした。つぎに海軍省の舟艇製造に関する公文書を見いだすことによって、不明であった清見丸(旧海軍公称番号第341号曳船、高等商船学校所属(1945~1947年))の製造年月を特定した。

ここでは新たに判明した明治、大正時代の小蒸気練習艇弥生丸名称系譜艇に関する知見について報告する。東京商船大学百年史は明治、大正時代の小蒸気練習艇弥生丸(第1世)について、1893年(明治26)に商船学校の練習艇として建造され、1923年(大正12)頃まで存在したとし、またその主要目などについての資料も現存していないと述べている。しかるに筆者の調査により、第1世の弥生丸は1893年の建造から大正5年版(1916)までの日本船名録に記載され、第2世の弥生丸は大正7年版から大正12年版の日本船名録に記載の期間存在したことが判明した。またこれら両艇に関する記事、写真、図面などの資料も発掘したのでそれらの資料をもとにして、第1世の弥生丸および第2世の弥生丸の实在をここで証明する。

2. 日本船名録記載の商船学校および通信省の所有する弥生丸

明治、大正時代の日本船名録記載の船籍港または定係地が東京で、かつ商船学校および通信省の所有する弥生丸の名称をもつ登簿船ならびに不登簿船は表2-1から表2-3に掲げる3隻である。表2-1は第1世の小蒸気練習艇弥生丸(1893年(明治26)建造～大正5年版日本船名録)を示し、表2-2は第2世の小蒸気練習艇弥生丸(大正7年版～大正12年版日本船名録記載、初登簿から最終記載まで記載に変更なし)を示し、表2-3は第1世の弥生丸の代船として建造され、商船学校の練習艇とはならなかった登簿船汽船弥生丸(資格4、大正2年版～大正6年版日本船名録記載、初登簿から最終記載まで記載に変更なし)を示す。ここで日本船名録に記載する公称馬力は規定の公式により算出された値であって一般的には実馬力のほぼ6分の1程度である。

表2-1 第1世の練習艇弥生丸

明治年版	27	28 ~ (記載変更)	33 ~ (記載変更)	35 ~ (記載変更)	41 ~ (記載簡略)	44 ~	大正5年版 (最終記載)
船 質	木	木	木	木			
定 係 地	墨田川口	墨田川口	船籍港東京	東 京	東 京	東 京	東 京
尺 L	37.00	37.00	37.00	37.00			
度 B	9.00	9.00	9.00	9.00			
(尺) D	4.00	4.00	4.00	4.00			
製造地名	武蔵国横浜	武蔵国横浜	横 浜	横 浜			
製造年月	明治26.3	明治26.3	明治26.3	明治26.3			
総 噸 数	11.40	11.40	11.40	11	11	11	11
登簿噸数	7.10	7.10	7.10	7			
公称馬力	19	19.3	19.3	19			
船主氏名	商船学校	商船学校	商船学校	商船学校	商船学校	商船学校	商船学校

表2-3 登簿船汽船弥生丸(資格4)

表2-2 第2世の練習艇弥生丸			表2-3 登簿船汽船弥生丸(資格4)		
大正年版	7 ~ (初記載)	12 (最終記載)	大正年版	2 (初登簿)	~ 6 (最終記載)
番 号			番 号	14810	14810
信号符字			信号符字	LVFS	LVFS
船 質	16	16	船 質	木	木
船 籍 港	東 京	東 京	通 信 省	20	20
所 有 者	通信省	通信省	登簿噸数	11	11
			尺 L	46.5	46.5
			度 B	5.8	5.8
			(尺) D	1	1
			甲 板		
			二 重 底		
			製造年月	明治45.3	明治45.3
			製造地名	横 浜	横 浜
			汽 機	連冷*1	連冷*1
			氣 圧	120	120
			船 籍 港	東 京	東 京
			所 有 者	通信省	通信省

3. 第1世の小蒸気練習艇弥生丸(1893年(明治26)建造～大正5年版日本船名録)の航跡

(1)商船学校校友会雑誌66号(1903年(明治36)7月28日発行)の『商船学校小蒸気船弥生丸に取付けたる仮発電機』よりつぎのことが判明した。図2-1に示す船体側面図を掲載しているが寸法の記入がない。しかしながら表2-1に記載する本船の日本船名録からそのL, B, Dの値を知ることができる。また本船の主機関は19馬力蒸気機関、毎分250回転単螺旋であって、霊岸島から越中島への移転措置として、新築の校舎・寄宿舎の夜間電力供給のため、船尾室に出力4キロワットの軸発電機を設置して明治34年12月25日より満1年間の連夜、給電した記録を残している。ここで主機関は19馬力とあるが、これは表2-1に示すように公称馬力であって一般的には実馬力のほぼ6分の1であるが、本艇の主機関の実馬力の本当の値は現在のところ不明である。

(2)商船学校校友会雑誌111号(1907年9月28日発行)掲載のヨール型クルージング木造練習ヨット揚風丸の航海記『帆影涛声(一)』に上総滯を引き出し準備のため、写真2-1に示す揚風丸に接舷中の弥生丸の船首部分の姿がある。その船首右舷側の『弥生丸』の船名を明確に読み取ることができる。また、その操舵室の姿からも本船を図2-1に示す第1世の弥生丸と同定することができる。

(3)1911年(明治44)7月26日猛烈な台風東京湾を襲い越中島の海岸施設の被害甚大。明治丸は竜骨の一部が露出する破損。蒸気艇弥生丸と初丸は破損沈没して、ともに修理復旧の見込み無しと判断された(明治44年8月28日発行商船学校校友会雑誌臨時号)。本誌掲載の写真2-2に示すように弥生丸は明治丸の左舷船首の土砂に埋没して、その影、形さえも見えない。余談ではあるが、初丸の素性については日本船名録にも記載されておらず、また海軍省からの保管転換書類もいまのところ見当たらない。

明治44年12月28日発行商船学校校友会雑誌158号は、その母校便りで第一世の弥生丸のそのごの消息についてつぎのように報じている。『弥生丸も無惨無惨明治丸の舳先に殉死の姿にて往生致し居り。只今にては影も見え

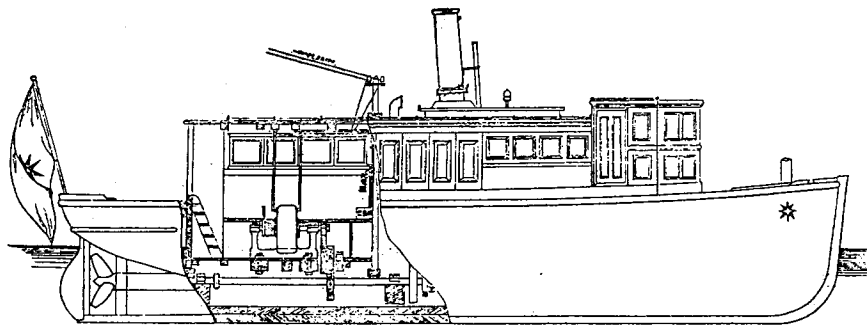


図2-1 第1世の弥生丸側面図

(商船学校校友会雑誌66号 明治36年7月28日発行)

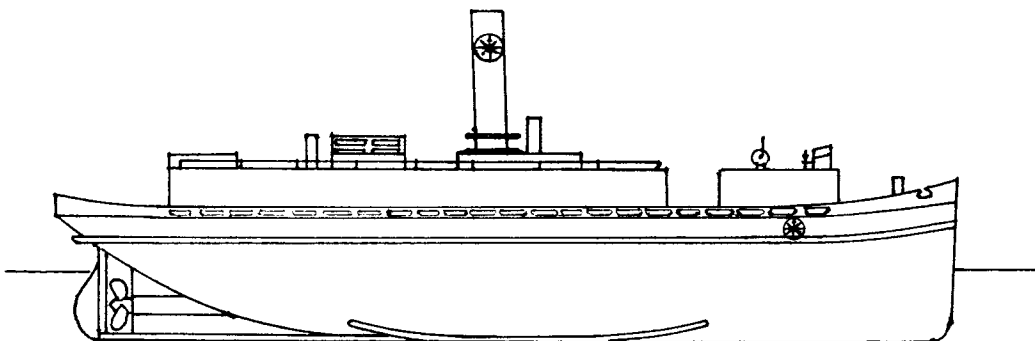


図2-2 写真2-4～12を参考に筆者がスケッチした第2世の弥生丸

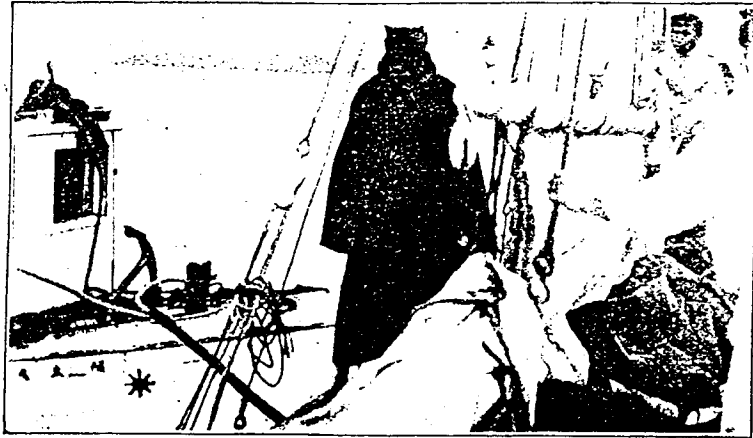
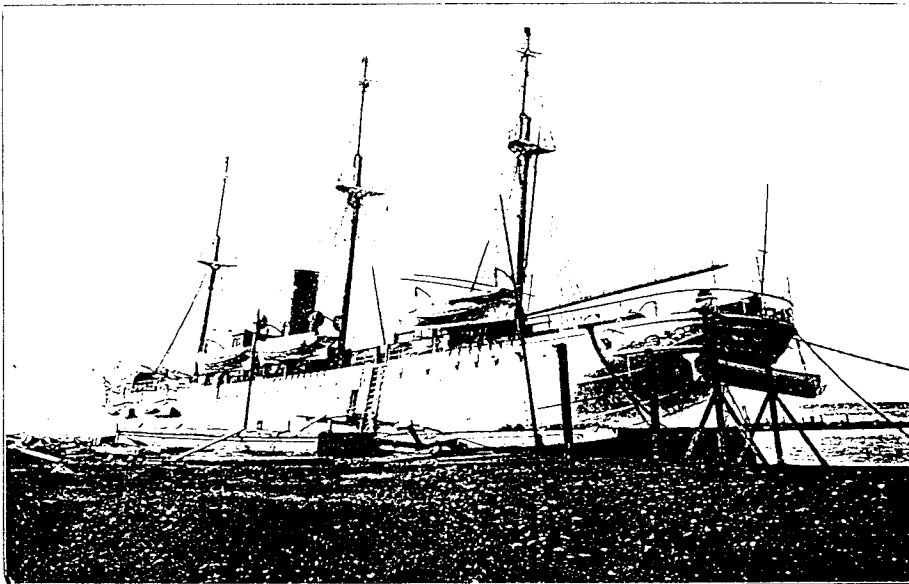


写真2-1 揚風丸に接舷中の第1世の弥生丸

(“帆影涛声”商船学校校友会雑誌111号
明治40年9月28日発行)

駿橋島の北東側に打寄せられた明治丸を其北方に見たるもの



四其 害被嘯海日六十二月七年四十四治明

写真2-2 明治丸の左舷船首の土砂に埋没した第1世の弥生丸

(商船学校校友会雑誌臨時号 明治44年8月28日発行)

ず相成り候。係船池排水と同時に老骨引き上げに着手致すべく、あたらし有十余年来校友諸君が唯一の練習艇も、敢え無く夜半の嵐と散りうせ申し候。想えば其の昔、満都花に狂ふの頃や、いつも短艇の寵児たりしもの、栄華一場の夢と化し、空しく骨を母校の辺に埋むるに至る、盛者必滅とは申せ一種惻隱の情に不耐候。弥生丸の代船として、この度小蒸気船新造のこと決定致し目下頻りに計画中の由全てにおいて一段と優秀なるものの様に受けたまわり居り候」。

(4) 創立60年東京高等商船学校(1936年(昭和11)11月25日発行)の記録はつぎのようである。『明治44年7月26日日本邦沿岸を襲った台風は、午前3時頃東京湾内に希有の海嘯を伴い、其の為に本校の蒙った被害は甚大であった。依って第二予備金の支出を稟請し、総額7万6百36円をもって被害船舶の引卸、引揚、代船の新造、流出物品の補充等の災害復旧工事に着手した。』とあるが、その年表は建造した代船にも、また第1世の弥生丸と第2世の弥生丸に何故かまったく言及していない。

(5) 前文によれば弔辞までおくれた第1世の弥生丸は廃船となり、代船が建造されたことになっている。し

かるに、商船学校一覧の明治45年版(1912年3月31日発行)および大正2年版(1913年5月20日発行)の口絵に、図2-1ならびに写真2-1に示す第1世の弥生丸の写真2-3が掲載されている。また商船学校校友会雑誌の年表および商船学校一覧の年表には、第1世の弥生丸が1911年(明治44)7月26日猛烈な台風により廃船になった記事は残されていない。

表2-1に示す第1世の弥生丸に関する日本船名録は、本船が少なくとも1915年(大正4)6月30日までは存在したことを物語っている。

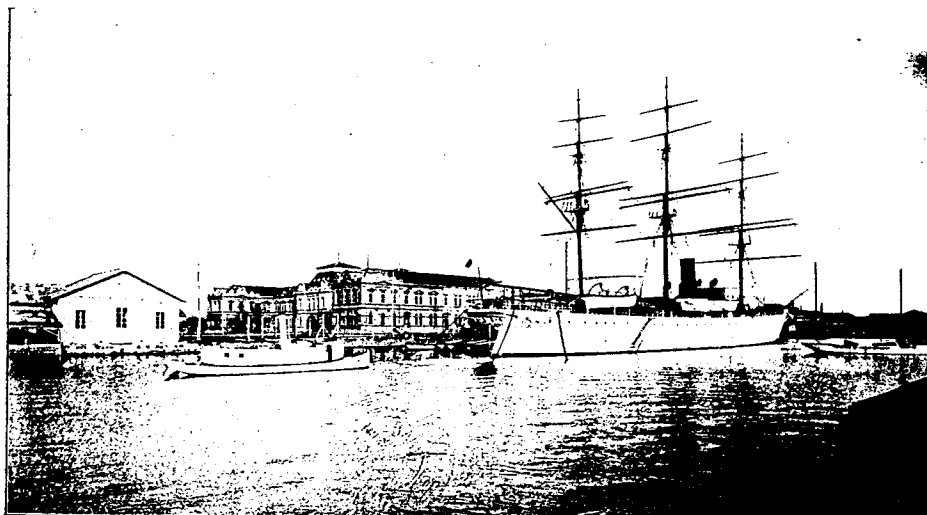
それでは商船学校校友会雑誌158号の母校便りはでたらめな報道なのであろうか。これに答える資料は見当たらないが、筆者はこれをつぎのように推理する。

(6)商船学校校友会雑誌158号の母校便りは1911年(明治44)12月の時点では間違った報道ではなかった。ただその後、第1世の弥生丸が沈没して復旧不可能という理由でもらった代船建造費によって、登簿船と言う一段と優秀な代船の建造に着手したあとで、土砂に埋没した第1世の弥生丸を掘り起こしてみればたいした損傷もなく、船体の水洗いと小修理、機関部の分解手入れ程度の整備によって本船は復旧し、ふたたび商船学校の練習艇として就役したのと考えられる。この問題処理については商船学校と通信省のあいだでそうとうに厳しいやりとりがあったのと考えられる。

その建造に着手した代船は表2-3の日本船名録に示す登簿船の弥生丸で、商船学校の練習艇の役目を果たすことなく、何処かで就役して、1917年10月1日の関東地方を襲った猛烈な台風の犠牲になったのと考えられる。結局、大正2年版～大正6年版日本船名録には不登簿船の第1世の弥生丸(商船学校所有)と登簿船の弥生丸(通信省所有、第1世の弥生丸の代船として建造されたが、商船学校の練習艇としては就航しなかった)の2隻の同名の小蒸気船がともに東京を船籍港として記載されることとなった。

(7)1912年(明治45)7月6日大成丸、世界周航のため品海を抜錨致し候。この日、在校学生全部14艘の短艇に分乗、弥生丸に曳かれて品川沖に向、雄々しき当日の門出をみおくり申し候(大正1年9月28日発行商船学校校友会雑誌166号)。この艇は第1世の弥生丸の復旧後の姿である。また第1世の弥生丸が短艇の寵児と呼ばれた所以は、本艇がこのように事あるごとに短艇を曳航して学生より日頃から感謝され、親しまれていたことであろう。

(8)第1世の弥生丸の終焉については、商船学校校友会雑誌も商船学校一覧も一言も触れていないが、その時



丸治明船習練留繋及舎校校學船商

写真2-3 明治丸の船尾側に投錨する第1世の弥生丸
(商船学校一覧 大正2年版)

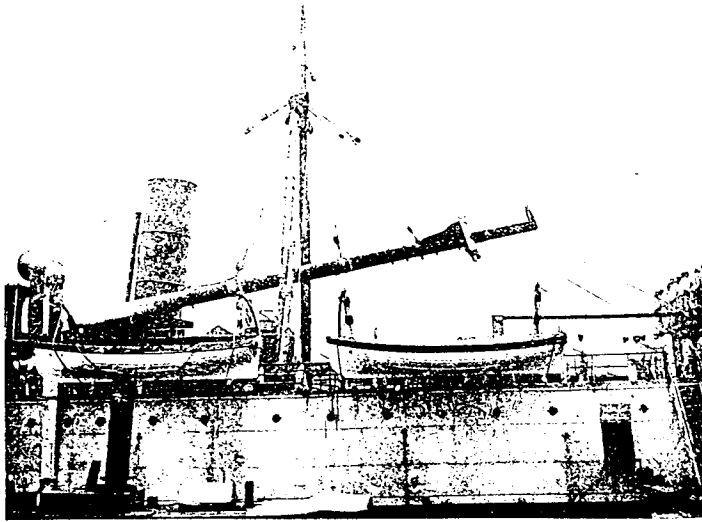


写真2-4 明治丸の左舷にもやう第2世の弥生丸の上部
(商船学校写真帳 大正6年7月12日印刷納本)

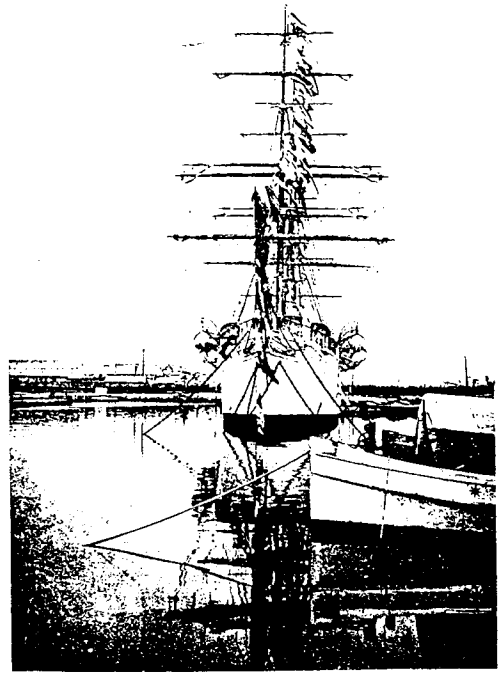


写真2-5 明治丸の前にその船首を見せる
第2世の弥生丸(商船学校写真帳
大正6年7月12日印刷納本)

期を日本船名録ならびに商船学校写真帳から推量することは可能である。

大正6年版の日本船名録には不登簿船の練習艇第1世の弥生丸と第2世の弥生丸の記載がともにない。大正5年版の第1世の弥生丸の記載は大正4年6月30日の現状であって、第1世の弥生丸は少なくとも大正4年6月30日まで、長ければ大正5年6月29日まで存在した可能性があり、翌日の大正6年版記載日には存在しなかったと形式的には言うことができる。

東京商船大学百周年記念資料館所蔵の商船学校写真帳(大正6年(1917)7月12日印刷納本, 土田 光(E68)席上課程修了アルバム)に、これまでに示した第1世の弥生丸に比べてその船型が明らかに異なる商船学校のコンパスマークのファンネルマークをもつ第2世の弥生丸が明治丸の傍らにもやう写真2-4と明治丸の前にその船首を見せる第2世の弥生丸の写真2-5がある。これらの写真はこの年の夏前に撮影されたものと考えられることから、当時の第2世の弥生丸の存在を確認することができる。

また、商船学校写真帳(大正4年秋版, 山田義夫(E57)席上課程修了アルバム)に弥生丸の船影を見いだせないこと、ならびに第2世の弥生丸の取得手続きに要する時間を考えに入れると、その終焉を1915年(大正4)の6月30日以後の後半と見なしてもよからう。

第1世の弥生丸の終焉が1915年(大正4)であったとすれば、その寿命は22年であって、当時としては一般的に使用可能な船齢である。戦前は人件費にくらべて工業製品の製造費が大変に高価であったため、木造の小蒸気船でも手入れよく長く使うのが普通であった。

日立造船70年史にはつぎの記録がある。『明治15年9月には記念すべき当所新造第一番船初丸を建造した。同船は総トン数15トンの小蒸気船で自家用として安治川筋の渡舟と来客送迎のために使用されたが、船齢六十余年を数えた昭和18年なお当社彦島工場で使用されていた』。

4. 第2世の小蒸気練習艇弥生丸(大正7年版~大正12年版日本船名録記載)の航跡

4.1 第2世の小蒸気練習艇弥生丸の記録

(1)本艇は表2-2に示すように大正7年版から大正12年版までの日本船名録に記載されている。しかしながらその建造年月、主要目、前歴などすべて不明であるが、ただつぎに掲げるような多くの船影写真を残している。それらの写真は、第1世の弥生丸に比べてその船型が明らかに異なる商船学校のコンパスマークのファンネルマークをもつ第2世の弥生丸の存在を立証している。ただし商船学校写真帳のなかには2~3年前の写真をとるところどころに流用しているものもあるので注意が必要である。

(2)前述のとおり商船学校写真帳(大正6年(1917)7月12日印刷納本、土田 光(E68)席上課程修了アルバム)に第1世の弥生丸と明確に異なる商船学校のコンパスマークのファンネルマークをもつ第2世の弥生丸が1917年の夏前に登場する。

(3)1917年(大正6)10月1日 高潮を伴う猛烈な台風来襲、東京に死者、行方不明1144名。商船学校校友会誌222号は商船学校のこの台風による被害をつぎのように報道する。明治丸、小蒸気船弥生丸、松風は共にポンド前校庭に擱座破損。明治丸の擱座状態を当日午前中に撮った写真2-6および写真2-7に弥生丸と松風の姿がある。このとき弥生丸は約10箇所の小破損を受けたに止まる。

写真2-6と同様で、しかも弥生丸の船尾の舵部分をより鮮明に示す写真が大正6年10月1日の東京朝日新聞の号外に掲載されていて、第2世の弥生丸の船尾部分の形を知ることができる。

(4)商船学校写真帳(大正8年(1919)7月1日印刷納本、染谷高次郎(E69)席上課程修了アルバム)の明治丸関係の写真に第2世の弥生丸の写真2-8、写真2-9、写真2-10と写真2-11が掲載されている。とくに写真2-11は前部の操舵スタンドと後部の機関室囲いとが甲板上で切り離されていることを示している。

(5)商船学校写真帳(大正10年(1921)6月29日印刷納本、菰田春雄(E76)席上課程修了アルバム)にも明治丸の傍らに憩う第2世の弥生丸の写真2-12がある。

(6)第2世の弥生丸の写真2-4より写真2-12までを参考にして筆者が描いたのが図2-2に示す第2世の弥生丸の側面図であり、その寸法は周囲の明治丸や人物などから割り出すこともできよう。本艇の特徴の第一は日本船名録に初記載された大正6年当時の写真に写る姿さえ随分にくたびれた中古船という感じを受け、さらにその後の

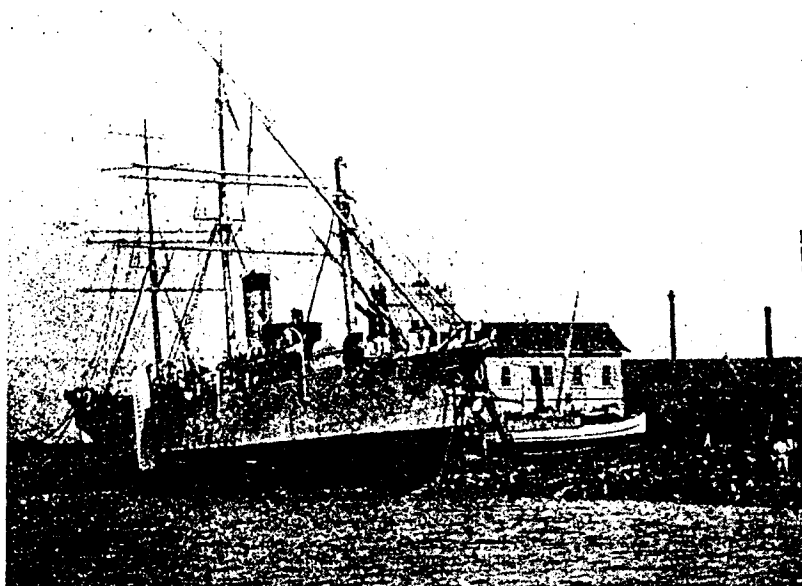


写真2-6 台風により擱座した明治丸と第2世の弥生丸
(商船学校校友会雑誌222号)



三 其 景 光 の 中 前 午 日 當 難 遭

写真2-7 台風により擱座した明治丸と第2世の弥生丸(左)と松風(右)
(商船学校校友会雑誌222号 大正6年7月7日発行)



写真2-8 明治丸の左舷側に係留する
第2世の弥生丸
(商船学校写真帳
大正8年7月1日印刷納本)

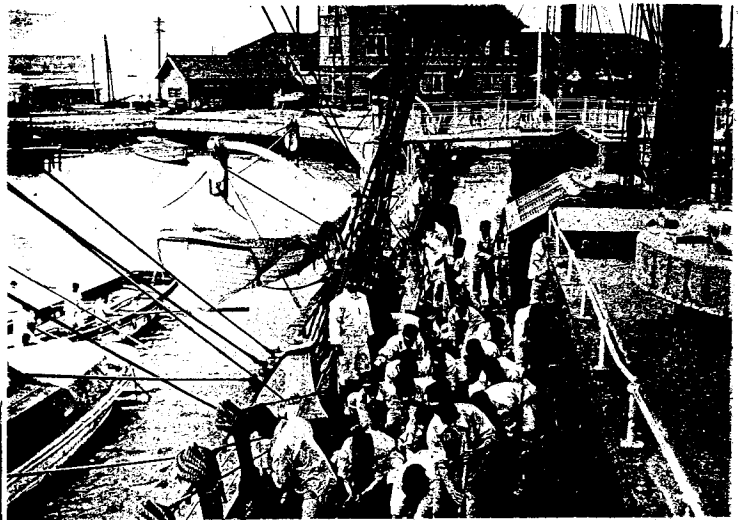


写真2-9 明治丸の左舷に係留する第2世の
弥生丸の左舷後部
(商船学校写真帳
大正8年7月1日印刷納本)



写真2-10 明治丸の左舷に係留する弥生丸船尾部
(商船学校写真帳 大正8年7月1日印刷納本)

席上課程修了アルバムの船影についても、雨漏り防止用とも見られかねないキャンパスに覆われて明治丸のかたわらに憩うものばかりで、航行中のものは見当たらない。第二は操舵室のかわりに天井のない操舵スタンドを船首よりもつことである。またそのコンパスマークのファンネルマークをもつ黒色らしい煙突の長さからして小蒸気船であることがわかる。

(7)第2世の弥生丸の終焉については、商船学校校友会雑誌も商船学校一覧も一言も触れていない。しかしながら本艇の表2-2に示す日本船名録の最終記載からも、また商船学校校友会雑誌286号(1923年10月発行)の母校の関東大震災(1923年9月1日地震発生)被害報告の「焼ケ残りタルモノ」として明治丸、艇庫、観測台(第1号及第2号トモ)、羅針自差矯正実験室、2号金庫を挙げるだけなので、本艇の焼失を間接的に知ることができる。

4. 2 第2世の小蒸気練習艇弥生丸の導入についての考察

(1)大正7年版の日本船名録の記載は大正6年6月30日の現状によっており、第2世の弥生丸もこれによって初記載されている。第2世の弥生丸は大正5年7月1日以降存在したと形式的に言うこともできるが、商船学校の練習艇二四丸の例からもそれ以前の存在も否定しきれない。二四丸は明治44年5月海軍省より保管転換を受けた登簿船であるから、本来なら同年12月31日の現状で日本船名録明治45年版に初登簿されるべきであろうが、そ

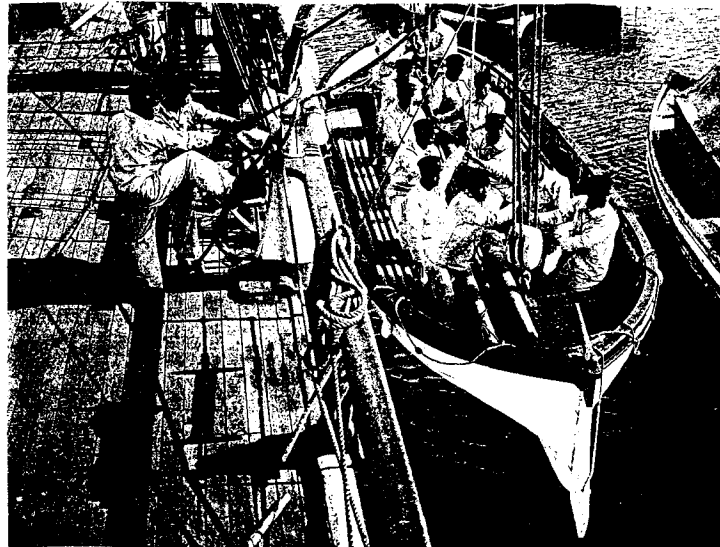


写真2-11 明治丸の右舷に係留する第2世の弥生丸左舷前部
(商船学校写真帳 大正8年7月1日印刷納本)

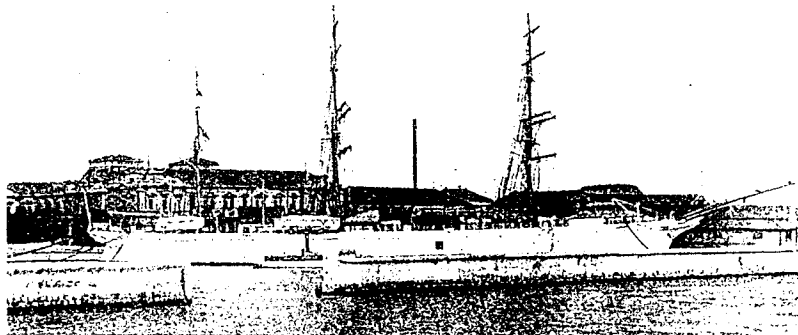


写真2-12 明治丸の右舷にもやう第2世の弥生丸
(商船学校写真帳 大正10年6月29日印刷納本)

うではなく大正2年版に初登簿されている。いずれにしても大正6年夏の商船学校写真帳の写真2-4と写真2-5、大正6年10月1日の台風被害の写真2-6と写真2-7の第2世の弥生丸の船影は、この時期における商船学校の練習船としての本艇の存在を立証している。

第2世の弥生丸の導入の時期については大正6年6月30日以前であるが、大正5年の夏および秋版の商船学校写真帳を入手すれば、その時期をさらに確かなものに行うことができる。

(2)本艇が練習船第2世の弥生丸として商船学校に導入された経緯については、商船学校校友会雑誌と商船学校一覧は意図的にその記録を削除したとも考えられるほどに一言も触れていない。しかしながらつぎに述べる傍証によって、筆者は本艇が海軍省より保管転換されたものと推理する。

(3)防衛庁戦史研究所戦史図書館が公開している戦前の軍事資料から商船学校関係文書を探することができる。その海軍省の公文書であっても関東大震災、空襲や敗戦などの戦火によって散逸しているものが多いことは言うまでもない。

海軍予備員条例第7条第1号認定の地方商船学校は、明治43年4月1日付の官房第606号の2の公文書の付け下げによればつぎのとおりである。

校名	認定年月日
栗島航海学校	明治41年1月8日
広島商船学校	明治41年2月6日
大島商船学校	明治41年3月11日
鳥羽商船学校	明治41年4月1日
函館商船学校	明治41年4月19日
佐賀商船工業学校	明治41年5月19日
弓削甲種商船学校	明治41年8月14日
隠岐商船学校	明治40年4月
鹿児島商船学校	明治43年4月1日

(4)海軍予備員条例第7条第1号認定の地方商船学校の増加にともない、それぞれの商船学校より海軍省にカッター、ギグ、小蒸気船、水雷艇などの廃艇の下付願いが提出されている。これらにたいして1911年(明治44)5月、水雷艇24号の商船学校への保管転換手続きと同様の書類が残されていて、その保管転換の一部を知ることができる。

1914年(大正3)についてみると佐賀商船学校へ小蒸気船案子山(長さ89フィート2インチ、113.4DWT)、函館商船学校へマインボート小蒸気船(長さ70フィート6インチ、178HP機動艇)、富山商船学校へ小蒸気艇・カッター・銃100丁、鳥羽商船学校へ公称334号ほか1隻の小蒸気船などが保管転換されている。

(5)1910年6月現役海軍大佐で商船学校校長に任命、その7月海軍少将に陞任、1914年海軍中将に陞任直後予備役となった石橋 甫校長は海軍省に顔がきいたようである。

1922年2月18日付けの大阪港の救助艇としての水雷艇2隻にかかる『廃艦管理換方依頼ノ件 小橋内務次官井手海軍次官殿』の公文書に、商船学校長石橋 甫の名刺が添付され、それにつぎの紹介文が書かれている。

『大阪府港務部長兼大阪府技師山本 一氏を御紹介申し上げる。御面会お許しされたし。商船学校長石橋 甫海軍艦政本部山本中将閣下』。結局、その年11月28日付けで「伊吹」の艦載水雷艇の保管転換が認可されている。

また、商船学校は水雷艇24号の保管転換を受けた年、つぎの公文書が示すとおり、1911年3月1日付けで、軍艦秋津州より還納のギグ1隻(長さ27フィート、評定価格 金35円)の保管転換をうけている。

◇佐港第二八号ノ三 (注 縦墨書)

明治四十四年一月十八日 松村佐世保海軍港務長

石橋商船学校長殿

短艇の件

本件ニ付過般御申越シ次第有之候処目下現在スル軍艦秋津島ヨリ還納ニ係ル長サ二十七尺四寸『ギグ』，六挺立ニシテ船体完全，御希望ニ適シタル短艇ト認メラレ候条自然思召ニ有之候処其筋ニ対シ保管轉換ノ手續御取計御成様願度

右回答兼申進ス

(終)

◇官房第四三七号 (注 縦墨書)

経一九七号

照会

明治四十四年貳月拾日

通信大臣男爵 後藤新平

海軍大臣男爵 斎藤 実殿

短艇管理換ノ件

当省所管商船学校生徒短艇漕技演習上必要ニ付佐世保海軍港務部所蔵ノ『ギグ』(長二十七尺四寸)壹隻管理換ノ義ニ付同港務部へ内儀セシメタル処御紙写ノ通回答有之貴省ニ於テ支障無クハ，商船学校ヲシテ引継カシムヘクコノ条，其旨担当官憲へ通達御成度

(終)

◇官房四三七号ノ二 (注 縦墨書)

明治四十四年三月一日

海軍大臣

通信大臣アテ

短艇管理換エニ関スル件

右ニ関シ経第一九七号御照会ノ義支障無ク即チ左記短艇ヲ直接商船学校ニ対シ佐世保ニ於テ引渡方佐世保鎮守府長官ニ訓令致置件

右回答ス

一，ギグ 一隻

長二十七尺

評定価格 金三十五円

(終)

◇官房四三七号ノ三 (注 縦墨書)

案

明治四十四年三月一日 大臣

佐鎮長官宛

短艇管理換ノ件

佐世保海軍港務部保管左記短艇ハ通信大臣ノ照会ニ基キ通信省所管商船学校用トシテ同省ニ管理換スルニ付直接右学校ト協議ノ上佐世保ニ於テ引渡方取計スヘシ

右訓令ス

軍艦秋津島ヨリ還納

一、ギグ 一隻

長二十七尺

(終)

◇艦本第六三〇号

(注 縦墨書)

本部長

商船学校長

明治四十四年三月二日

短艇評価ノ件

貴校用トシテ佐世保管理ノギグ一隻管理換ノ件、通信大臣照会ニ対シ差支エ無キタメ、海軍大臣ヨリ回答左記ノ通り

一、二十七尺ギグ 一隻 評定価格参拾五円

(終)

(6) 結局、前述の海軍予備員条例第7条第1号認定校への海軍の支援策としてとられた廃艇や銃器の認定校への保管転換ブームと石橋 甫商船学校長の海軍への顔利きによって、1916年(大正5)後半から1917年(大正6)前半のある時期に、小蒸気船第2世の弥生丸が商船学校の練習艇として、海軍省より逋信省に保管転換されたとするのが筆者のシナリオである。写真2-7において側面をみせる機動艇は松風であつて、日本船名録には記載されてもおらず、その素性は不明であるが、本艇もまた第2世の弥生丸と同時期に海軍省より保管転換された可能性が高いと考えられる。

(7) 第2世の弥生丸の保管転換の動機にはさまざまなことが考えられるが、1915年(大正4)後半から1916年(大正5)前半のある時期に第1世の弥生丸に廃船になるほどの大きな故障がありその代船を求めたと考える。

5. 第3世の『やよひ丸』(1929年(昭和4)11月建造, 1964年(昭和39)6月13日解体)

(1) 東京商船大学百年史は1964年(昭和39)6月13日挙行された『やよひ丸』の船霊を送る式典について詳述し、浅井栄資東京商船大学長の船霊を送ることばの全文を掲載しており、そのなかにつきの一節がある。『今年、新しい『第3世やよい』が竣工いたしましたので、それに任務をゆずり、今日『第2世やよひ丸』の船霊をお送りすることになりました』。このように本文では第2世と第3世の文字にアクセントがうってある。この本章の執筆者が弥生丸名称系譜の世代数に疑問をもってこれらのアクセントを打ったものか否かはわからないが、いずれにしても、東京商船大学百年史は上述の第2世の弥生丸の存在を完全に否定していることになる。

しかしながら、商船学校校友会誌359号(1929年(昭和4)12月1日発行)の越中島だより『新やよい丸の竣成』記事に『本校の機船(第3世)やよい丸は今回いよいよ神戸三菱造船所において竣工し、』とあり、商船学校校友会雑誌や商船学校一覧が第1世の弥生丸の終焉と第2世の弥生丸による商船学校の練習船としての任務の継承、つまりその交替劇について一言も触れていなくとも、この一節は、図らずも第1世の弥生丸、第2世の弥生丸に続く第3世の『やよい丸』なる練習艇弥生丸名称の系譜の存在を裏書きし、第2世の弥生丸の存在を傍証している。この記事において『本校の機船(第3世)やよい丸』と書かれているが、『やよい丸』はその記事の内容からも『やよひ丸』の明らかな誤記である。この誤記よりして、『本校の機船(第3世)』の(第3世)も『第2世』の誤記ではないかと疑問をもつむきもあろうが、前述した第1世の弥生丸の終焉と第2世の弥生丸の就役に関する数多くの資料が第1世の弥生丸と第2世の弥生丸の存在を証明していることから、『本校の機船(第3世)』は誤っていないと結論できる。

(2)東京商船大学百年史の第3世の『やよひ丸』のデータをつぎに補強する。

昭和5年版日本船名録記載事項。番号 35356. 信号符字 VCFW. 船名 やよひ丸. 船質 鋼. 総トン数 44. 登録トン数 22. 長さ 60.0フィート. 幅 14.0フィート. 深さ 8.0フィート. 製造年月日 昭和4年10月. 製造地 神戸. 船籍港 東京. 所有者 文部省。

新三菱神戸造船所五十年史の付録記載事項。建造番号 190. 船名 やよひ丸. 船主 東京高等商船学校. 船種 曳船. 総トン数 44.54. 長さ 60.0フィート. 幅 14.0フィート. 深さ 8.0フィート. 試運転最高速力 9.818ノット. 主機 ディーゼル190BHP*1. 起工 昭和4年6月10日. 進水 昭和4年8月3日. 竣工 昭和4年8月10日。

(3)第4世の『やよい』(1964年(昭和39)1月31日竣工, 1980年(昭和55)廃船)については東京商船大学百年史が詳述しているので略す。

(4)第5世の『やよい』(1980年(昭和55)3月10日竣工, 現在に至る)。写真2-13に本艇を示す。

船名 やよい. 船質 FRP. 総トン数 51.11. 長さ 18.0m. 幅 4.8m. 深さ 2.2m. 主機関 GM12V-71 N型高速船用ディーゼル機関395Ps*2170rpm*2機. 航海速力 16.60kt. 製造所 石川島播磨重工業(株). 最大搭載人員 65名(学生62名, 乗組員3名)。

6. まとめ

東京商船大学百年史は明治, 大正時代の小蒸気練習艇弥生丸(第1世)について, 1893年(明治26)に商船学校の練習艇として建造され, 1923年(大正12)頃まで存在したとし, またその主要目などについての資料も現存していないと述べている。しかるに筆者の上述の調査により, 第1世の弥生丸は1893年の建造から大正5年版(1916)までの日本船名録に記載され, 第2世の弥生丸は大正7年版から大正12年版の日本船名録に記載の期間存在したことが判明した。また両艇に関する記事, 写真, 図面などの資料も発掘し, それらの資料をもとにして, 第1世の弥生丸および第2世の弥生丸の存在を証明した。

第1世の弥生丸の主要目は明治27年版の日本船名録から知ることができることがわかり, その船体図や写真も商船学校校友会雑誌と商船学校一覧より発掘したので, 本艇の船歴をほぼ明らかにすることができた。

第2世の小蒸気練習艇弥生丸の要目は大正7年版の日本船名録の記載項目以上のものを現在では知ることはできないが, 商船学校校友会雑誌, 商船学校一覧および商船学校写真帳に掲載された本艇の写真をもとにして, そのスケッチを描いた。商船学校校友会雑誌も商船学校一覧も本艇について不思議なほど一言も触れていない。本艇の商船学校への導入については, 海軍省よりの廃艇の保管転換を傍証によって推量し, 本艇の保管転換に関する公文書などを探索しているが, いまだに見いだすことができない。今後とも第2世の弥生丸関係の文書や写真



写真2-13 第5世の「やよい」

(1980～現役)

(1996年本学庶務課撮影)

類の発掘によって本艇の素性をより鮮明にしたい。

この東京商船大学とその前身校の小型練習艇の船歴に関する調査中つねに筆者が感じていたことは、小型練習艇の船歴に関する本校としての組織的な記録保存がなされていなかったことである。それは艇の使用簿保存上の問題であつて、廃艇になり使用簿保存期間が経過すれば、その使用簿は散逸したり、または廃棄される運命にある。したがって、商船学校写真帳、本校の席上課程修了アルバムや商船学校校友会雑誌などに掲載されている明治丸係船池にもやう小型練習艇の写真のうちで、素性不明の艇が多い。それらの素性を調査することは、姿と形はあるが記録文書がないと言う点で、考古学に似ている。

わが国の主要な海運会社、とくに日本郵船株式会社は所属の航洋船から小蒸気船にいたるまでの諸船の所属した経緯から廃船にいたるまでの船歴についての記録をよく残している。また日本海軍の艦艇に関する残存する記録も防衛庁によって保存され、一般の閲覧に提供されている。現在は、東京商船大学百周年記念資料館では、練習艇だけでなく本学関係の過去の資料はいうに及ばず現在の資料の収集、整理や保存の作業が本学とともにその卒業生などのボランティアの協力によって行われていることに感謝するとともに、その成果を期待したい。

末筆ながら本調査にご協力をいただいた日本郵船株式会社稲垣純男顧問をはじめ多くの方々にお礼を申し上げます。