

造船技術の保存

—歴史的造船所・復元船の現状と「ふねの日」の提案—

正会員 平山次清*

Preservation of Shipbuilding Technologies -Present Condition of Historical Shipbuilding Site/
Restored Historical Ship and Proposal of Setting the “Day of Ships”-

by Tsugukiyo Hirayama, Member

Key Words: Preservation, Historical Ship, Historical Ship Building Site, Day of Ships

1. 緒言

船舶・海洋関係者の熱心な後押しもあって1996年から国民の祝日「海の日」が施行されてから19年になる。日本船舶海洋工学会としても「海洋教育委員会」が先頭にたって幅広く啓蒙活動を展開しているが、その一方で歴史的造船所や復元船・技術が忘れ去られようとしている現実もある。

船の科学館（東京）・なにわの海の時空館（大阪）・みちのく北方漁船博物館（青森）（図1）の休館や閉館も残念である。なにわの海の時空館の復元船「浪華丸」の保存については、関連学会長名を連記して大阪市長に申し入れがなされたが実現していない。

本稿では関連の2例（浦賀ドックおよびサンファンパウティスタ号）を現地訪問した結果について報告するとともに、「ふね」にもっと目を向けてもらうために「海の日」の一環としての「ふねの日」を関連学会で共同創設する提案を行う。



Fig.1 Kitamae-bune at the Northern-Fishing-Ship Museum(in Aomori Prefecture). The part of a Gondola can be seen at the back.. (Photo by author 2006)

2. 浦賀ドックの今

1853年に日本で初めて洋式帆船軍艦が建造された浦賀の地は、その後開設された浦賀船渠（通称浦賀ドック、艦艇

建造で有名）が2003年に閉鎖されたことにより、近代造船の地としては150年の歴史を閉じた。1853年はペリー来航の年であり、まさに日本近代化の黎明期の象徴でもあった。

こういった歴史のある造船所なので、跡地の保存運動も起きたと聞かすが、最近動きを耳にしない。

インターネットで調べると「跡地は野外ミュージアムとして整備される計画である」とあるが、状況を見るため2014年3月に訪問してみた。筆者としては練習帆船「日本丸（II世）」の進水式（図2）に訪問以来である。



Fig.2 Launching ceremony of the training ship Nippon-Maru(II) (photo by author .Feb.15'1984)

浦賀は三浦半島のなかでも古くから発展し、戦国時代には浦賀城も築城されている。また江戸湾の入り口という海上交通の要衝であるという理由からも、江戸時代には廻船問屋も多く、江戸湾警備の浦賀奉行も設置された（1720年）。

1853年のペリー艦隊が先ず浦賀に来航したのもこういった状況を知っての上であったと思う。ちなみにペリーはシーボルトが持ち出そうとした（シーボルト事件、1828年）伊能忠敬の日本地図の情報も持っていたようだ。

浦賀湾は近くの久里浜に比べて湾が奥まっており、ペリー来航後、直ちに初期の造船所が河口を利用して作られ、日本初の大規模洋式帆船軍艦「鳳凰丸」建造や「咸臨丸（建造はオランダ）」の修理などの実績もある。

但し「鳳凰丸」の建造自体は、ペリー来航に慌てて建造したわけではなく、1850年に浦賀奉行管轄の軍艦「御備船（おそなえぶね）」が火災焼失したために新たな軍

* 横浜国立大学（名誉教授）

艦建造を予定していたものを、大砲を載せるために洋式軍艦としたとのことである¹⁾。

なお「鳳凰丸」は「強度は弱く外洋航海には向いていない」という評価もあったが、竇田の計算²⁾では縦・横強度は問題なく、また和釘による固着強度は当時の螺旋釘によるものに対しても遜色ないとの結果もある。

浦賀における造船については、その後明治30年(1897)に浦賀ドック(通称)が開設され(図3)、更に1969年(昭和44年)に住友重機械工業の傘下となり2003年3月にその幕を閉じた。

以下は、現地屋外の説明板からの引用である。

『浦賀ドック(通称)』浦賀では、嘉永六年(1853年)に幕府により近代的な造船所が開設されました。翌年、日本最初の洋式軍艦である鳳凰丸を建造し、咸臨丸などを修理しました。明治24年(1891年)中島三郎助の23回忌にあたり、函館戦争のときの同士であった荒井郁之助(函館での海軍奉行)が中島三郎助のために浦賀に造船所をつくることを提唱し、榎本武揚は即座に賛成して、地元の有力者に働きかけ、明治30年(1897年)浦賀船渠(株)が設立されました。(浦賀行政センター市民協働事業・浦賀探訪くらぶ)』



Fig.3 Photo of Uruga-dock around the year of 1950,taken from the outdoor notice by the author. Two cradles can be seen in the center. The right hand side of the two was used for the launching of Nippon Maru(II). There is the Uruga-station outside the bottom of this photo.



Fig.4 Present condition of the dry dock made by bricks, (Photo by author in 2014). Dock gate is at the back. Arm of the crane of right hand side is taken off and covered by rust,

京浜急行の浦賀駅を出るとすぐ目の前が旧浦賀ドックの敷地である。建物は残っているが現在はフェンスに覆

われ中は何いしれない。浦賀湾を右回りで一周(途中渡し船で湾を横断)したあと、守衛所のある門から中を伺って見たが、業者が入って作業中であった。「野外ミュージアムとして整備中かどうか」といった詳細な確認はできていないが、煉瓦積みドックも現存は珍しいものであり、日本近代化の歴史的場所・技術遺産として是非保存していただきたいものである(図4、図5)。



Fig.5 End of the cradles of Uruga Dock. There is ferry service crossing the mouth of Uruga-bay. (photo by author)

3. 慶長遣欧使節船サン・ファン・パウティスタ号(復元船)の今

慶長遣欧使節船(1613年牡鹿半島から出港)サン・ファン・パウティスタ号は復元船が建造され1993年に進水し、艦装後石巻の「サンファン館」に展示された^{3) 4)}。



Fig.6 Restored old sailing ship "San Juan Bautista" in fitting out condition at Yamanishi Shipbuilding Company (photo by author, 1993)

今日、日本の各地の復元船や海事博物館の収蔵船が廃棄されるといった残念な状況の中、東日本大震災の津波被害やその後の強風によるマスト折損による休館を乗り越えて、サン・ファン号の展示が再開されたということを知り、日本船舶海洋工学会春季大会が2014年5月に仙台市内で開催されたのを機に、石巻まで足を延ばして見学した。

石巻に向かう仙石線は未復旧部分があり、途中はバス連絡ということで、津波の爪跡が残るなかを乗り継ぎ、

石巻駅に着いた。石巻駅からは、バスもあったが、時間節約のためタクシーで「サン・ファン (JSB) 館」に向かった。平日ということで訪問者は少なかったが途中からバスで到着した団体があつた。

筆者はサン・ファン号が村上造船で建造後、山西造船で艀装中のところを見学させていただいたことがある (図6、1993年)。既に退職されておられたが、横浜国立大学の寶田直之助教授が建造に協力されたということもあつて、大いに興味を抱いたものであつた。

復元船完成後は、石巻に立派な展示館が作られて賑わっていたが2011年3月11日の大津波で展示館はダメージを受けた。幸い船体自体は津波での被害はあまり無かつたようであるが、その後の強風時にマストが折れてしまった (図7)。その後マストも交換して再開に至つたわけであるが、旧マストも展示に供されておられ、その太い断面も目にすることができる。

[展示パネル説明文より引用]

『平成23年3月11日午後3時過ぎ、東北地方太平洋沖地震に伴う大津波が、当館沿岸部に位置するこのドック棟に数回にわたつて押し寄せました。当施設は厚さ1センチのガラス張りの建物で、帆船の技術・文化を紹介する展示物等がありましたが、大津波は高さ約6メートルもの水位に達し、当施設の屋根まで到達、ガラスを打ち破り展示物の全てを呑み込んで行きました。そのような目を疑う光景の中、ドックに係留中の復元船「サン・ファン・パウティスタ」は港内の海底が露わになる程の非常に強い引き波と押し寄せる波に翻弄され、大きく浮き沈みを繰り返しながらも、最後まで踏みとどまることができました。

大津波に懸命に立ち向かつたその姿は多くの人々に感動を与え、震災以降、復興に当たつてのシンボルの一つとなっています。あいにく49日後に起こつた突風のために、中央メインマスト見張り台上部のトップマストと、前方のフォアマストが折損してしまいましたが、2年8カ月を経た慶長使節出帆400周年の節目に、往年の姿が再現される運びになりました。』



Fig.7 Photo from the panel showing the disaster area. Front spars and circular structure will be the broken mast by strong winds after the great earthquake on Mar.11'2011

サン・ファン館の入り口をそのまま外に抜けると小さい入り江の岬の上に広場が整備されており眼下にパウティスタ号が見える。本船見学は入館した室内からエスカレータで下がる形となつており、降り立つとせり上がった船尾が目飛び込む。船尾の文字「石巻市」の上には伊達氏の家紋の一つである「九曜紋」が描かれている (図8)。

エスカレータの途中で津波水位を示す注意書きがあるが周囲の施設も津波の爪後は殆ど感じられず、関係者の苦勞が偲ばれる。

船内展示は使節団出港当時の様子が種々工夫を凝らして再現されており、言葉だけでは伝わって来ない当時の様子を想い浮かべることができる。また展示館内には慶長遣欧使節が訪問したアカブルコ・ベラクレス・バルセロナ・ローマ等の解説・ジオラマなどが興味深く展示されている。



Fig.8 Repaired Sailing Ship" San Juan Bautista (Photo by author)

一方こういった貴重な事蹟を見ていると「軍用以外の大船建造が禁止されたわけでは無いのに、何故こういった洋船建造技術が江戸末期まで伝わらなかつたのか?」という疑問も喚起される。

サン・ファン号の建造はスペイン人の指導で日本の船大工により比較的短期間で建造された。幕府からの協力もあつた。漂着した船やヤン・ヨーステン建造の洋式帆船もあつたからサン・ファン号が日本人の目に触れた洋式船の最初であつたわけでは無い。

職人の守旧性もあつたかも知れないが、今のところは「日本沿岸の地勢 (特に水深など) に合わなかつたので舟大工が取り入れなかつたからではないか?」というのが筆者の仮説である。諸賢のご意見も伺いたいと思つている。

いずれにしても、こういった復元船も未永く保存される社会であつて欲しいと思う。船の復元はその船の時代の「知恵」の復元でもあるからである。復元船は社会の資産である。

4. 「ふねの日」の提案

冒頭でも述べたように国民の祝日「海の日」が施行されてから19年になるが、国際輸送量の約99%が海上輸送であり、それを「ふね」が担っているということがまだ社会に知れわたつていないように思われる。復元船 (浪華丸) や海事博物館の放棄・閉鎖もそのことを物語っている。

もともと「海の日」7月20日はそれまであつた「海の

記念日（明治天皇が明治丸により青森から函館経由で横浜に安着した日）」が基であるが、今日では逆に「ふね」が埋没しているように思われる。

そこでここでは「海の日」の一環としての「ふねの日」を改めて関連学会ベースで設定しキャンペーンすることを提案したい。

「船あるいは舟」と書かず「ふね」としたのは「ふね」の語源（*注）に基づくものである。また「ふね」自体は数千年の歴史があるので、船の建造あるいは利用が始まった「記念日」というのは特定できない。従って「ふねの日」としては、語呂合わせでも良いと思うが、多くの方から提案応募いただいて7月か8月の適当な日に決めれば良いと思われる。あるいは7月20日にして「海・ふねの日」としても良いかもしれない。

類似例としては日本機械学会が設定した「機械の日」（機織り機の関係ということで8月7日⁵⁾）」があり結構話題となっている。

（*注）「ふね」の語源は諸説あるが、「うかぶ“ね”」から来たとの説（ねは“根”に通じる接尾語）もある。

5. 結言

定義にもよるが、日本は必ずしも海洋民族ではないように思える。しかしながら海・ふねに係りなしには生きていけない。その意味でも「ふね」の重要性に対してもっと学会・国・産ベースで国民の目を向ける必要がある。

これは単に叫ぶだけではだめで、「ふね」の伝統も大切にし自ずから誇りも醸成するような仕組みが必要である。技術の継承の問題もある。その観点から現状例の紹介と「ふねの日」創設の提案を行った。

参考文献

- 1) 西川武臣：浦賀奉行所、有隣堂、2015
- 2) 寶田直之助：幕末の洋式帆船の第一船鳳凰丸の評価について、横須賀海洋シンポジウム講演
- 3) 慶長遣欧使節船協会：よみがえった慶長使節船、河北新聞社、1993年
- 4) 松田毅一：慶長遣欧使節—徳川家康と南蛮人—、朝文社、1992
- 5) 日本機械学会HPより：日本機械学会は、“機械”の意義や役割を広く社会と共に考え、人間と機械のふさわしい関係を模索するため、産官学の関係各方面と協力して、記念日と記念週間を制定して各種の事業を企画開催することにし、七夕の中暦にあたる8月7日を「機械の日」、8月1～7日を「機械週間」（メカウィーク）として制定することを決定しました。

なお本講演論文の2章及び3章は「浦賀ドックの今」「サンファンパウティスタ号の今」（平山次清）（いずれも海事技術史研究会会誌第15号（2014年））をベースに再構成していることをお断りする。