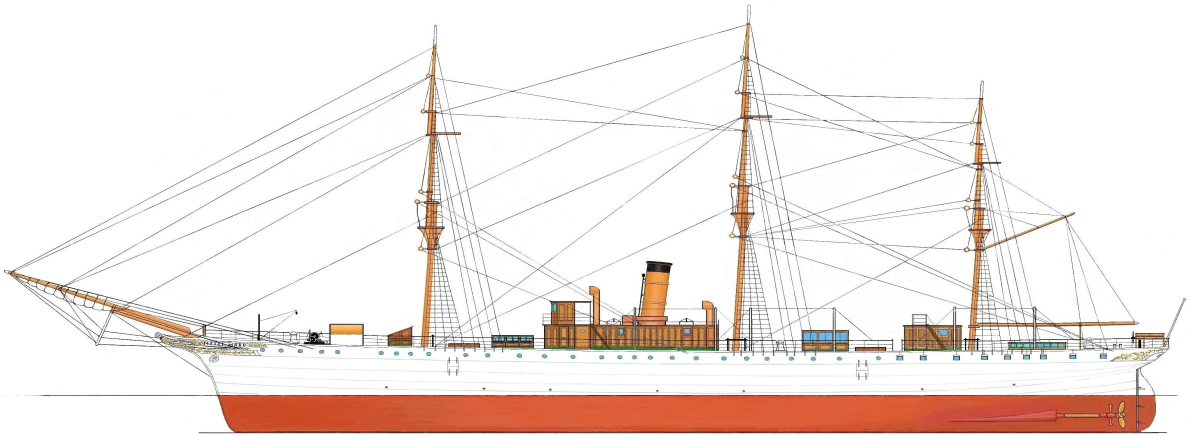
Ocean

海洋塾機関誌第5号



平成28年11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。

§鉄船「グレート・ブリテン（S.S. Great Britain)」に思う§

正会員　松﨑　光男

羽田少年航空団（新井典郎　理事長　当塾正会員）が、東京海洋大学越中島キャンパス（旧東京商船大学）にて毎年恒例で行っている「ペットボトルロケット」打上げが、今年（2016 年）も 5 月に行われました。
前々より、打上げ広場の横にある、重要文化財「明治丸」を見学したいとの要望はありましたが、傷みがはげしくて一般公開は中止され、更に、平成の大修復工事中のためと、見学をお断りしていました。　今年は、修復工事完了直後の一般公開準備中ではありましたが、大学の許可を得て、ロケット打ち上げ終了後に、小生と澤間理事の案内で、親子約 30 名の方々に向けた見学会を開催することができました。
その後、今年新しく航空団の理事となった、東京商船大学の小生同期生（JAL の航空機関士）から、航空団の機関誌への投稿を依頼され、明治丸と同じような運命を辿った「鉄船　グレート・ブリテン」について寄稿しました。
会員の皆様は良くご存知のことであることは重々承知しておりますが、ここにその概要を掲載します。

―――――――――――――― ※ ――――――――――――――

明治政府が「明治丸」の建造を検討した明治の始め頃（1870 年頃）の、欧米における「船」を取巻く状況はどうだったのでしょうか。
欧米諸国は、丁度「船」の技術革新の真最中といっても良い時代でした。

1769 年にジェームス・ワットが新方式の蒸気機関を実用化し特許を取得、以降、陸上での蒸気機関の実用化が進み、その後、次々と改良が加えられていました。当然の結果として、動力としての蒸気機関の「船」への利用が研究され、実用化が進んでいきました。
1807 年には、ロバート・フルトンが、ハドソン川で「外輪船」に乗客を乗せて実用運行に成功し、更に 1840 年代には、外車（外輪）に代わる「スクリュープロペラ」の実用化が進んでいました。
一方、船体の方は、長年にわたり木材で造るものとされていましたが、木造船は、その長さ方向の強度の問題から、船の長さに現実的な限度（約 90 メートル、300 フィート）がありました。また、船の建造に使用できる木材が不足するようにもなっていました。
そんな時、「鉄」の大量生産が可能になり、比較的に安く、安定的に供給できるようになりました。
「鉄」は強く、大きい船の建造に向いていて、木造船に比べて構造も簡単で、板厚も薄くでき、総合して軽くできることから、「鉄」で船の建造を試みる人が現われ、船の骨組み部分を鉄にした「木鉄交造船」や、船の骨組みだけではなく、船底や船側外板をすべて鉄で造る、本格的な「鉄船」も出現しました。

これらの新しい技術は、一挙に受け入れられたものではなく、ある意味では、冒険的に試されつつ徐々に発展、実用化されていきました。　最初は、小型の実証船で港や川と云った限定された水域での実験、利用から始まり、徐々に大型化、長距離運航、と云った具合に発展していきました。
また一方では、従来からの木造大型帆船も、船型や帆を張る装置（帆装）の技術革新が進み、風の具合によっては最高速 20 ノット近くで帆走できる、「カティーサーク」に代表されるティー・クリッパー型の帆船が出現し、帆船としての発達の頂点を迎えていました。
1850 年の船舶総トン数ベースの比較では、帆船 9、蒸気船 1 の割合であったようです。

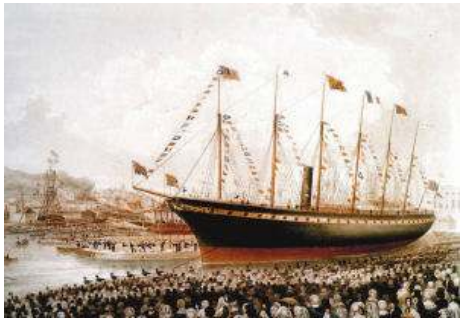
（カティーサーク）

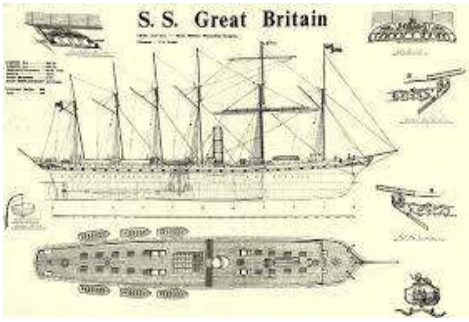
そのような訳で、この時代は伝統的な木造大型帆船と、蒸気機関と外車（外輪）を搭載する木鉄交造船または鉄船、更には、外車（外輪）の代りにスクリュープロペラを搭載する船などが混在し、いずれが安全で経済的か、船主の間では論争があったようですが、実績が積まれるに従って、「風」という自然の力に左右される帆船から、安定的に動力が供給される「蒸気船」へ、次第に移行していきました。

経済的で安定的な大洋航海を目指す船主の関心は、次第に蒸気機関を搭載した外車（外輪）船と、スクリュープロペラ船の何れを採用するのが適切なのかに移っていきましたが、どちらが良いのか判定し難い状況が続きました。
そして遂に、英国海軍が略々同じサイズの軍艦に、夫々同じ馬力の蒸気機関を搭載し、片方は外車（外輪）、もう片方はスクリュープロペラを搭載して優劣を判定する実験を行うこととなりました。
スクリュープロペラを搭載した「ラトラー」（888 トン、200 馬力蒸気機関搭載）と外車（外輪）を搭載した「アレクト」（800 トン、200 馬力蒸気機関搭載）を使用し、1843 年 10 月からテームズ河やイングランドの東海岸などで、様々な条件を設定して競争走航をして比較しましたが、はっきりした結果を得るには至らず、遂に、より直接的な結果が出るようにと、1845 年 4 月 3 日、北海のイギリス本土より海上にて、両艦の艦尾を丈夫なロープで繋ぎ、無風の状況で綱引きが行われました。　合図で同時に機関を始動し綱引きが開始されました。最初は両艦とも全力で海水を掻きまわすだけで動きはありませ

んでしたが、次第にゆっくりとスクリュー艦「ラトラー」が前進しはじめ、やがて「アレクト」をぐんぐん曳きはじめ、最終的には2.8ノットの速さとなりました。この実験の結果、スクリュープロペラの優位性が証明されました。

「明治丸」が建造される約30年前、1843年7月19日に進水式を行った、「グレート・ブリテン」という蒸気船がありました。
英国の鉄道技師であった、イザムバード・キングダム・ブルネルは、1818年以来帆船で運航されていた大西洋横断定期船航路は、やがて、蒸気船に置き換わるであろうと考え、英国の鉄道会社「グレート・ウエスタン鉄道」の役員を説得して「グレート・ウエスタン蒸気船会社」向けに、木造外車（外輪）船「グレート・ウエスタン」(1,320トン、蒸気機関750馬力、全長65m）を建造、1838年4月に、24名の一等船客を乗せて、ブリストルを出航、ニューヨークに向け処女航海を行いました。その当時、最大の蒸気船でした。
「グレート・ウエスタン」の成功により、次の船の建造計画に取り掛かったブルネルは、当初は木造船を考えていましたが、鉄船の優位性に気付き、更に、スクリュープロペラの優位性にも着目して、第二船は「**スクリュープロペラ付き鉄製蒸気船**」にすることとし、会社の同意を取り付けました。1840年12月のことです。
この、革新的な鉄製の船体とスクリュープロペラの推進装置を併せ持つ、最初の船は、「グレート・ブリテン」と名付けられました。
この船の概要は、全長98m、横幅15.39m、竜骨（キール）から主甲板までの高さ9.91m、排水量3,400トン、甲板は4層、乗組員120名、乗客360名、マスト6本の補助帆装付き、でした。
資金集めや、プロペラ推進に相応しい新しい設計の蒸気機関の採用、そのために船体の幅を広げる設計変更などに時間がかかり、ようやく、1843年7月19日に、進水式が建造場所のブリストルにて行われました。





（グレート・ブリテンの進水式と一般配置図）

会社は、進水の後、艤装工事場所に行くため、テームズ河に向けて「グレート・ブリテン」を曳き出すことを計画していました。
しかし、新しい設計の蒸気機関を採用したため、船体の幅が当初の予定より広がり喫水も増したことが、港湾当局にうまく伝わっていなかったため、水門の幅を改修する工事

が行われていなかったことが判明、再三にわたる交渉の結果、ようやく 1844 年秋になり水門の拡幅工事が始まり、1844 年 12 月、1 年以上閉じ込められていた港を出ることができた「グレート・ブリテン」は、夜中の満潮を利用して、ようやくエイヴォン川に曳き出され、カンバーランド・ベイシンで艤装工事が行われました。
1840 年に建造を決定してから、すでに 5 年が過ぎた 1845 年 7 月 26 日、「グレート・ブリテン」は、45 名の乗客を乗せて、リバプールからニューヨークに向け処女航海に乗り出しました。 14 日と 21 時間の後、無事ニューヨークの到着、平均時速は 9.25 ノットで、同航路の他の船の平均速度より 1.5 ノット遅かったのでした。
はじめ、「グレート・ブリテン」は 4 枚羽のスクリュープロペラを搭載することになっていましたが、ブルネルは、最終的には、自分の設計した 6 枚羽を採用しました。　しかし、思ったような性能が発揮されなかったため、当初の計画どおり、4 枚羽に戻したり、横揺れ（ローリング）が大きいので、横揺れ軽減のためにビルジキールを取り付けたり、種々の改良を加えましたが、思ったほどの性能向上は見られませんでした。

（6 枚プロペラのレプリカ）

（ダンドラム湾での座礁）

1846 年の、ニューヨークへの 3 回目の航海で、船長の操船の誤りにより、アイルランド北東のダンドラム湾に座礁、約 1 年間座礁したままとなりましたが、ようやく資金的な目途がつき 1847 年 7 月に離礁しました。　その後「グレート・ウエスタン蒸気船会社」は資金が尽き、「グレート・ブリテン」は、「ギブス・プライド会社」に売却されてしまいました。
「グレート・ブリテン」を買い取った会社は、船体の補強、蒸気機関とボイラーを新替えするなどの改装により軽量化を図り、積み荷の容量をほとんど 2 倍の 2,200 トンに増やし、プロペラも 3 枚羽に交換する等の大改装を行い、更に、4 本マストの横帆船に改装しました。

（4 本マストに改装後のグレート・ブリテン）

改装後、「グレート・ブリテン」は 1 往復だけニューヨーク航路に戻ったのち、「アントニー・サンズ」に売却されました。

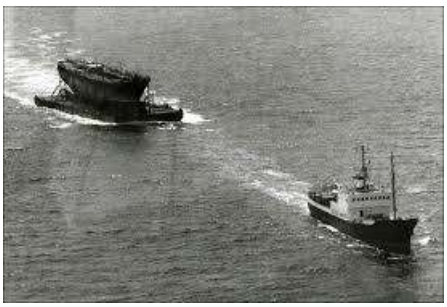
「アントニー・サンズ」は、「グレート・ブリテン」に 3 回目の改造工事を行い、3 本マストの典型的な横帆船に改装、更に、取り外し可能なスクリュープロペラが取り付けられ、帆走時にはプロペラを甲板に引き上げて抵抗を減らせるように改造されました。
ちょうど、1851 年にオーストラリアで金鉱が発見され、金の発掘に向かう乗客輸送に従事する目的で、乗客の宿泊設備を 360 名から 730 名分に増やしました。
1852 年に 630 名の移民を乗せて、オーストラリアのメルボルンに向けて初めての航海を行い、メルボルンでは、4,000 人もの人々が料金を払って見学に訪れたほどの関心を集めました。　「グレート・ブリテン」は、以降 30 年にもわたり英国／オーストラリア航路に従事しました。

（3 本マストに改装後のグレート・ブリテン）

栄光のオーストラリア航路から撤退した「グレート・ブリテン」は、1882 年から「帆船」として石炭のバラ積み輸送に従事しました。1886 年船上で火災が起こり、南米アルゼンチン沖のフォークランド諸島、スタンリー港に避難しました。
調査の結果、損傷が激しく、経済的には修繕不能（推定全損）であることが判明、そのまま、フォークランドの会社に売却されました。　買い手は、「グレート・ブリテン」を動かす「船」ではなく、浮かんだままの「保管倉庫（石炭庫）」として、1937 年まで使用し、最後は、スタンレー港から 3.5 マイル離れた、スパロー湾に曳航し、船底に穴を開けて沈没させようとしましたが、沈没せず、そのまま放棄されました。

（フォークランドで放置されたグレート・ブリテン）

第二次世界大戦後、フォークランド諸島スパロー湾に打ち捨てられた「グレート・ブリテン」を救出し、その名前のとおり「ブリテン（英国)」に帰そうとの「救出作戦」が、「サー・ジャック・ヘイワード」や「サー・ポール・ゲティー」等の英国の篤志家の多額の寄付により実現しました。
「リチャード・グルード・アダムス」を委員長とする「蒸気船　グレート・ブリテン　プロジェクト」(SS Great Britain Project) が組織され、調査の結果、船を再浮上させることが出来ると判断されました。
サブマージブル台船（Submersible Pontoon）が用船され、1970 年 3 月にフォークランドに到着、「グレート・ブリテン」は無事に台船上に搭載され、4 月には、大西洋横断の準備のためスタンレー湾に回航されました。回航準備を終えた台船はタグボートに曳かれ 5 月 2 日から 6 日の間、最終検査のためウルグアイのモンテビデオ港に停泊、その後、はるばる 8,000 マイル（海里）も大西洋を縦断し、6 月 22 日英国ウエールズの首都カーディフの西にある「バリー・ドック」に無事到着しました。



（台船による曳航）

「グレート・ブリテン」は台船に載せられたまま、タグボートを交換し、「エイヴォンマウス・ドック」まで曳航され、そこで、台船から降ろされ、7 月 2 日、実際に水に浮いた姿で、この船が生まれたブリストルに向けてエイヴォン川を遡上し、途中 2 週間ほど、水門通過の為の汐待ちをして、遂に、この船が誕生した「グレート・ウエスタン造船所」のドライドックにもどりました。

（エイヴォン川での曳航）

その後、「グレート・ブリテン」は、進水した 1843 年の状態に復元すべく工事が行われ、ドライドック内に保存され、一般公開されました。

1998 年に、保存状態に関する大掛かりな調査が行われ、ドック内の湿気により、鉄の船

体の腐食が急速に進行し、このままでは 25 年後には崩壊することが判明したため、一時公開を中止して、再び将来に向けての大掛かりな保存工事が行われ、ドックの水面に相当する位置にガラス板を張って蓋を設置し、更に、大型の除湿器を 2 基設置して、ドック内の空気を乾燥させて、更なる腐食の進行をおさえる措置を講じました。ガラス板には水を流し、あたかも船が浮いているようにし、ガラス板の下は完全な空間で、見学者が渠底を歩き、間近に船体を見学できるようになっています。

（外観）

（船内の様子：明治丸の椅子と同じ形式）

（喫水線のガラス板の蓋：水が流れている）

（渠底の様子）

2005 年に一般公開を再開して、現在では年間 15 万人もの見学者がこの歴史的遺産としての「鉄船」を訪れています。

※

翻って、我が「明治丸」は、1874 年（明治 7 年）11 月に、英国、スコットランドのグラスゴーにあった「ネピア造船所」にて竣工し、翌年 1 月にグラスゴーを出帆、開通間もないスエズ運河を通って、はるばる日本に回航され、2 月 20 日に横浜に到着しました。推定の総航程、約 11,400 マイル（海里）を、航海日数 50 日で走破しています。途中、燃料の石炭を補給するための寄港もありますが、平均船速約 9.5 ノットで航海したことになります。

その 30 年前に建造された「グレート・ブリテン」と同じように、スクリュープロペラを装着し、2 本マストの補助帆装付の「鉄製　蒸気船」として建造された「明治丸」も、建造直後は、政府高官を乗せて小笠原の日本帰属確定に貢献したり、「ロイヤルシップ」として明治天皇の御座船として使用されたりの活躍の後は、本来の建造目的であった「灯台巡回船」として使用され、その後、商船学校に払い下げられ、3 本マストシップ型の「係留練習船」に改装され、蒸気機関は撤去され、台風による陸上への乗り上げ、関東大震災などの災害を生き延び、永年に亘り「海の若人」の育成に使用されました。
第二次大戦後の一時期は、進駐してきた米軍の「将校クラブ」として使用され、不幸にして沈没、商船大学に返還後は浮揚させ「実習教室」や「倉庫代わり」に使用され、遂には、防潮堤建設に伴い係留場所を奪われ、陸上で保管されることになりましたが、1978 年に国の重要文化財に指定され、保存工事の後、一般に公開されました。

「グレート・ブリテン」「明治丸」とも、仮に、これらの船が「木造船」であったならば、このように度々その姿を変えながら、170 年、或は、140 年を超える長期間にわたって存続し得なかったであろうことを考えると、ある意味では、似通った数奇な運命をたどった、この幸運な両船に共通する「鉄による船の建造」と云う技術の偉大さを、改めて考えさせられる次第です。

また、篤志家の寄付で、ドライドック内で湿度を調整して保存されている「グレート・ブリテン」、一方、土に埋もれた「明治丸」、この両船の保存状況、展示状況を比較したとき、伝統的な海運国である「英国」と、海運なしでは成り立たない国でありながら海運への関心が薄い「日本」（修復工事の募金すら集まらない）の違いが、如実に表れていることに悲しい思いを感じるのは、小生だけでしょうか。

「明治丸」を所有し管理責任を負っている大学には、「グレート・ブリテン」を参考にして、「明治丸」のドライドック方式での保存に向けた活動への一層の奮起を期待し、我が日本海洋塾も、出来る限りの協力を傾注したいと、改めて強く思った次第であります。

（完）

§東京の書き方が、TOKEI ⇒TOKIO ⇒TOKYO となったお話§

正会員　都築雅彦

1、「TOKYO」の歴史は 80 年？

大型外航船の船尾には、船名と船籍港名がそれぞれ日本語とローマ字で表記されていますが、この表記が変わると、かつては甲板部員がステージを下して書換えていました。

（また、錆が出たりすると若者の練習を兼ねて整備もやっていました。・・・旧き良き時代のこと）

これが、日本語とローマ字両方の書換えならともかく、ローマ字だけとなると、「なぜだ！？」となります。

2、日本語のローマ字表記

開国によって、日本の人名、地名などの表音を外国人が読めるアルファベットで表記する必要が生じ、米人・ジェームス・カーティス・ヘボンが 1867(慶応 3)年に出版した「和英語林集成」による表記方が、ヘボン式ローマ字として普及しました。

その後、1885(明治 18)年に田中館愛橘なる人物が「日本式ローマ字」表記を提案したため、ヘボン式との混乱が始まり、以来入り交じって使われました。

3、東京の読み方が変わった・・・ローマ字表記の書換え

1868(慶応 4・明治元)年、明治天皇の江戸城入城で「江戸」が「東京」と改名されましたが、当初、江戸子は、「東の京都ではない」として「トウキョウ」より「トケイ」と読む人が多く、東京府も公文書は「トケイフ」としていました。

1871(明治 4)年、東京府に居住する外国人に東京府知事が発行した居留地の地券書、「FOREIGN SETTLEMENT TOKEI」の公文書が、「Tokeihu～知事名」の署名で発行されています。

これが 1887(明治 20)になると、「～TOKIO」、「Tokiofu～知事名」 に替わっているので、このころから「トゥキョオ」に変わったようで、1885(明治 18)年 Napier, Shanks&Bell. Glasgow で竣工した「東京丸」は、船名も「TOKIO MARU」でした。

「トウキョウ」と読むようになったのは、明治 30 年代の国定国語教科書の漢字に振り仮名が付けられてからで、それまでは政府内でも各地の方言が入り交って意志疎通も不自由なため、政府（国学者上田萬年）が国語を統一する目的もあって振り仮名がつけられたことによります。

（大人に教えるより、子供の教育を優先したようで、 国家 100 年の大計？）

写真1・6　大成丸船尾の船名文字（「明影に語る」より）

これで、ようやく読み・書きが全国的に統一され標準語となって、伝統的地方語が消えていきました。

（この話は NHK「歴史ヒストリア」で放映されています）

3、政府がローマ字綴を規定する

明治後半以後、ローマ字はヘボン式と日本式の表記が入り交じって使われてきており、東京市も「TOKIO」と表記することが続き、商船学校の「大成丸」の船尾には「TOKIO」となっていました。

ただし、Lloyds が出した大成丸の建造指示書「Specification」（資料館に実物が収蔵されています）には、Nautical College TOKYO となっており、綴り方は「適当に」だったようです。
また、昭和 7 年発行の大成丸国籍証書の船籍港名もローマ字並記になっておらず、この証書で外国の港に入港するにはかなり度胸があったと思います。

昭和になると国際事情もあって、政府は 1937（昭和 12）年、内閣訓令を出して表記法を統一しました。
（訓令式ローマ字）
このとき、東京市の表記を「TOKYO」にすることが法的に決まり、東京を船籍にしている船の表記は「TOKIO」から「TOKYO」に書換えとなりました。

東京を船籍港として登録している団体は大騒ぎになったようで、日本郵船株式会社の豪華客船「CHICHIBU MARU」は、船名表記を 1938(昭和 13)年「TITIBU MARU」と書換えたところ、表現上の問題があって、一旦元にもどしたものの、泣く子と地頭に勝てず、やむなく 1939 年「KAMAKURA MARU」に改名することで決着しました。（実務処理では大騒ぎになったはず）
商船学校の大成丸、航海練習所の「日本丸Ⅰ」、「海王丸Ⅰ」、郵船の全船、残っている「氷川丸」も建造時の表記は「TOKIO」となっており、このとき「TOKYO」に書換えとなりました。
しかし、世間には反発するところも多く、東京海上火災は「社名である」として「Tokio Marine」、島津製作所も「Shimadzu」、明治屋の「Meidiya」など、胸を張った抵抗も残っています。
（最大の抵抗団体は日本銀行で「Yen」もそのまま）

この話のネタは実際にあったもので、氷川丸の観覧者から指摘され、ガイド一同「エー？」となり、昔の船の船尾写真を探したり、事情調査したり、の結果「畏れ入りました！」となったものです。

§旅での出会い（その２）　灯台§　　正会員　佐藤勝二郎

私は旅が好きである。

　現役時代は仕事で地方の造船所や港への出張が多かったが苦にはならなかった。今でこそ温泉巡りの旅が多くなってしまったが、もっと若かったころは日本の端っこを巡る旅を好んだ。
　端っこの極みは半島の突端の岬となるが、そこにはたいてい灯台があった。

　船乗り稼業を選択した者として、航海の安全を支援してくれる灯台には、必ず敬意を込めて見学してきた。

　いま、私は灯台巡廻船として建造された重要文化財・明治丸のボランティアガイドをしているが、見学者に対して明治丸が建造された由来を、幕末の黒船来航から条約灯台まで説き起こし、灯台の意義を説明することはある。
　灯台に関しては専門機関があり、情報は満ち溢れているので、この稿では私が折々に訪ねたことがある岬と灯台に関わる、思い出とエピソードを記してみたい。

北海道・襟裳岬灯台、納沙布岬灯台、宗谷岬灯台、神威岬灯台
　学生時代にユースホステルと夜行列車を利用し、札幌と函館を起点にして北海道の端から端を一人で旅をした。貧乏学生であったのでカメラは持っておらず、摩周湖で見知らぬ人にお願いして、湖中央の小島を背景に撮影してもらい、郵送していただいた一枚の写真が旅の証拠となっている。

津軽半島・龍飛埼灯台
　津軽半島の最北端にあり、妻と二人で訪れた。石川さゆりの「津軽海峡冬景色」を聴くと、旅したときの情景が懐かしく思い出される。
　また、今は廃止され訪れることができない、青函トンネルの竜飛海底駅を函館からの出張の帰りに訪れたことも、自慢の思い出である。

男鹿半島・入道埼灯台

秋田県男鹿市にある秋田石油備蓄基地で海上防災業務に6年間従事した。

単身赴任であったので男鹿半島の海辺と県内の著名な山々の登山と東北観光を堪能することができた。第三の故郷でもある。

男鹿半島には温泉もあるので東北旅行の際には、ぜひ訪ねてほしいところである。

能登半島・禄剛埼灯台

能登半島最北端にある。子供たちが小学生のころ金沢と能登半島の家族旅行をしたときに訪れた。

佐渡島・姫埼灯台、弾埼灯台、佐渡大埼灯台

ボランティアガイドとして「明治丸」がなぜ重要文化財となっているのか、パンフレットにあるように次のように説明している。

「明治丸は、我が国に現存する唯一の鉄船であり、鉄船時代の造船技術を今に伝える貴重な遺産として国の重要文化財に昭和 53 年に指定されている。」

同じく鉄製であり現役の姫埼灯台の説明看板には次のように記されており、鉄繋がりで親戚に出会ったような親近感を覚えるのである。

『姫埼灯台は、明治 28 年 12 月 10 日佐渡の灯台第一号として点灯し、越佐海峡を航行する船舶の安全を守って来ました。

この灯台は、鉄造りの灯台としては我が国最古のもので、歴史的・文化的価値の高い建造物として、国際航路標識協会による「世界各国の歴史的に特に重要な灯台百選」に選ばれています。・・・・』

佐渡北端にある弾崎（はじきざき）灯台は、映画『喜びも悲しみも幾年月』の舞台となったところであり、往時の灯台職員の苦労が偲ばれるところである。

佐渡大埼灯台は観光地尖閣湾のおまけのように存在していた。

余談であるが、島南部の宿根木には原寸大の復元された「北前船」が屋内展示されており、江戸時代の海運の主役であった船を見ることができ、先人の苦難が偲ばれた。おまけに、小木港には「たらい舟」がある。

佐渡には観光資源が豊富にあり、カンゾウの花咲くころに訪れることをお勧めしたい。

牡鹿半島・金華山

日本海側の男鹿半島に対して、太平洋側には牡鹿半島がある。半島の先端には金華山という名の島があり、そこに金華山灯台がある。しかし、灯台は奥地にあり時間が足りず行くことが出来なかった。金華山では金華山神社に参拝してきたが、大きな鹿がすり寄ってきて怖かった記憶がある。

房総半島・犬吠埼灯台、野島埼灯台、洲埼灯台、富津岬

犬吠埼灯台は関東最東端にあり、高校の遠足と銚子で鰯を食べる目的の家族旅行で訪れたことがある。

野島崎灯台は房総半島最南端にあり、観光客が大勢いた。この灯台は学生時代に歌った寮歌・海のロマンス（詞：大高ひさお、曲：倉若晴生）に登場する灯台である。

《♬　芙蓉の峰よ　いざさらば
　　野島の灯台（あかり）にじむとも
　　海のロマンを尋ねゆく
　　若い練習生は
　　若い練習生は　泣かぬもの　♬　》

洲埼灯台には観光客がおらず、灯台マニアが訪れるだけかと思われるような面白味がない灯台という印象であった。

三浦半島・観音埼灯台

小学校の遠足で訪れているが、結婚40周年を記念して観音崎にある戦没船員の碑、観音埼灯台、横須賀の戦艦三笠、横浜みなとみらいの日本丸などを訪ね、妻に薀蓄を傾けうるさがられた。

御前埼灯台

静岡県最南端にあり、ここも映画「喜びも悲しみも幾年月」の舞台となった。静岡県の公務員をしていた兄が御前崎勤務であったときに、家族全員で訪れた。

渥美半島・伊良湖岬灯台

東京商船大学（現東京海洋大学）カッター部OBの一部で組織している「カッタークルーの会」が伊良湖ガーデンホテルで開催されたときに訪れた。

半島先端にある伊勢湾海上交通センターは高台にあるが、灯台は岬の海岸の遊歩道沿いにあり、波に洗われるようなところにあったので驚いた。

紀伊半島・潮岬灯台、紀伊日ノ御埼灯台

本州最南端にある潮岬灯台と紀伊半島最西端にある日ノ御埼灯台は学生時代に紀伊半島めぐりの旅で訪れたことがある。

また、潮岬灯台は、新婚旅行で訪れた思い出の灯台である。

まだこの他に、いくつか訪れた灯台はあると思うが記録と記憶が確かなものだけを綴った。

これから訪れたい灯台は美空ひばりの「みだれ髪」（詞：星野哲郎、曲：船村徹）の舞台である塩屋埼灯台、岬は遥かユーラシア大陸最西端にあるロカ岬だ。

註）灯台名は海上保安庁HPにある表記を用いた。
「﨑」と「埼」の違いは下記のHPの説明を見てください。
http://www1.kaiho.mlit.go.jp/JODC/SODAN/faq/saki_saki.html

§山尾庸三のその後§　　正会員　澤間譲治

文久元年（１８６１）、函館奉行所の武田斐三郎は、幕府の船亀田丸でロシアの沿海州を航海する計画をたてた。それを知った庸三は、桂小五郎に頼み、雑用として乗船許可を得て乗り込んだ。桂小五郎に頼み込んだのは、船長が桂小五郎の剣の恩師でもある斎藤弥九郎の弟だと知っていたからだった。４月に函館を出帆した亀田丸はニコライエフスクまで行き、８月に無事、航海を終えた。この航海が、庸三の目を外国へ向けさせる第一歩になったと思われる。庸三はその後も、機会があれば再び外国へ行きたいと思っていた。

文久３年（１８６３）、繁澤家の家来から、正式に長州藩士として認められた時、藩船癸亥丸の船長井上勝と共に海軍の修行のため、外国へ密留学するよう命じられた。この時密留学を命じられたのが『長州ファイブ』と言われる面々で、井上馨（初代外務大臣）、伊藤博文（初代内閣総理大臣）、井上勝（鉄道の父）、遠藤謹助（造幣の父）、そして山尾庸三（工業の父）であった。

文久３年９月頃、ロンドンに着いた庸三達５人は、ロンドン大学ユニバーシティ・カレッジのウィリアムソン教授を紹介された。庸三は、大学前のガワー街にあるクーパー家に下宿する事になった。５人はユニバーシティ・カレッジに入学し、ウィリアムソン教授が教える分析化学を選択した。庸三は、その他に土木工学を選んだらしい。

庸三達がロンドンに着いた２年後、元治２年（１８６５）、薩摩藩は１９人の留学生をイギリスに送った。これは幕府を意識して行われた薩摩藩の政策のひとつで、渡航も大型の蒸気船を使い、滞在費用も藩から莫大な金額が用意されたとある。

慶応元年５月（１８６５）にロンドンに到着した薩摩藩の若者たちは、グラバー商会の世話役から、長州藩の人間が既にイギリスで学んでいる事を聞き、驚いたらしいが、一方薩摩藩の若者達がロンドンにやって来た事を知った庸三たちは、早速彼等を訪ねたらしい。庸三たちを迎えた薩摩藩の留学生は渡航やイギリスでの苦労話を聞いていくうちに、当然の事として、次第に打ち解けていった。この薩摩藩の留学生の中に、森有礼（初代文部大臣）と言う人物がおり、彼が兄に宛てた手紙には『長州人の中に山尾と言う者がいます。この人は本当に誠実な良い人です・・・』と書かれていたらしいが、丁度この頃、日本でも犬猿の仲であった薩摩と長州との間で、坂本龍馬の仲介で同盟を結ぶ計画が進行中であった。庸三は、薩摩藩の留学生を様々な所へ連れて行った。造船所、武器の展示場、ロンドン塔など、未だロンドンをよく知らない彼等のために案内し、薩摩人である彼等との交流を積極的に深めていった。

慶応２年（１８６６）、庸三は３０歳になり、ユニバーシティ・カレッジで学ぶうちに、造船技術を学びたいと思うようになった。そんな時、イギリスでの世話役マセソンが、スコットランド地方にあるグラスゴーのことを教えてくれた。グラスゴーは産業革命の発祥の地で、造船業が盛んな街だった。

イギリスに来て３年も経つと、長州藩からの留学資金は底をつき、庸三は、学費も払えない窮地に陥っていた。グラスゴーに行きたいと願う庸三は薩摩藩の留学生たちに相談した。彼等はひとりずつお金を出し合い、約１０両を庸三に手渡したらしい。庸三は大変感激して、１８６６年の秋、その金を持ってグラスゴーへ向かった。グラスゴーに着いてからの庸三はいつも彼等薩摩藩の留学生の事を気にかけ、度々手紙を書いている。

グラスゴーで庸三は、貿易商のブラウン家に下宿し、昼間はネピア造船所の見習工として仕事をしながら技術を学び、夜はアンダーソン・カレッジの夜間授業に通い、科学の原理などを熱心に学んだ。

続きは次号にて・・・。

山尾庸三の生涯（英国留学迄）

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
弘化3年	1846	10	この頃役所で手伝いをする
安政3年	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就航する
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日英国へ留学のため横浜を発つ 9月20頃ロンドンに着く。ウィリアムソン教授に続いてユニバーシティ・カレッジで学ぶ
慶応2年	1866	30	秋、グラスゴーのネピア造船所で工業技術を学ぶ

当時の実写真

映画『長州ファイブ』のポスター

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