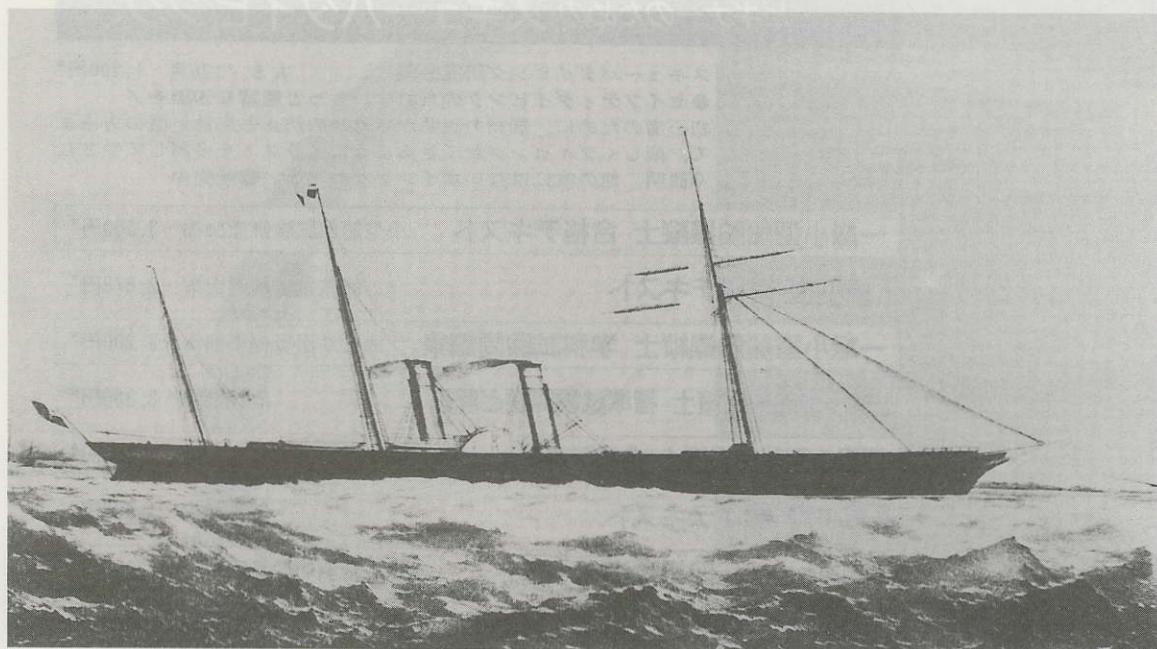


元リームーン

# 太平丸

《主要目》鉄製汽船、幕府運送船、1,000総トン、主機オシレーティング、最高速力17ノット、1859年テムズ・シップビルディング社建造、前名リームーン LY-EE-MOON

竣工當時世界最高速を誇った快速外輪汽船



幕末から明治にかけて、世界の船舶史に残る外国の有名船が何隻か日本に購入されることはあることは、前にも述べた。

この「名船発掘」シリーズの二回目で紹介した「高砂丸」（もと英國船「デルタ」、スエズ運河の開通式に参加）もその一隻だが、こうした有名船の中で、海外でもつとも知名度が高かった船はといえば、それは幕府の運送船「太平丸」であろう。

この船のことは、山高五郎氏が『図説・日本の丸船隊史話』の中でくわしく紹介しておられるが、考証不足と思われる部分が多いので、ここでは、英文史書により筆者が追跡した史実を主体に、話を進めることにしたい。

「太平丸」の前身は英國の快速外輪汽船「リームーン」である。

「リームーン」の中国船名は「鯉魚門」である。鯉魚門は、香港の東水道入口にある漁村で、近年ここは、海鮮料理が売り物の観光地となっている。勝海舟の『海軍歴史』の船譜を見ると、この船の前名を「ライモン」としているが、これは、鯉魚門の廣東音「レイムン」からとつたものであろう。

「リームーン」は、一八五九年に、テムズ川下流のテムズ造船所で建造された。設計者は、

アヘンの密貿易船として完成

高速船のデザイナーとして評価の高かつたジエームズ・アッシュである。完成当初は、二本煙突、三本マストの鉄製外輪汽船で、日本船時代も、この姿だったと思われる。

関連史書のどれを見ても書いてあるのは、

「リームーン」が、当時、世界最高速の汽船であったということだ。この船が公試運転で出した最高速力は、十七ノットをこえた。日本でいえば、まだ幕末のころの十七ノットだから、これはたいへんなスピードである。

こんな快速汽船を、いつたいて何のために造つたのだろう。

同船の発注者については、デント商会とする史料、ジャーディン・マセソン商会とする史料、二通りの説がある。いずれも、アヘンで財をなした英國商社である。建造目的は中國南部海域のディスパッチ・ボート、つまり急便船ということで、郵便船より早く貨客を運ぶ船として計画されたものであつた。いつてみれば、海の佐川急便である。

だが、多くの史書が指摘しているように、「リームーン」の本当の仕事は、アヘンの密貿易であつた。同船の石炭消費量は、一日七十五トンに達したといわれているが、このような浪費船でもペイする中國南部海域の仕事といえば、禁制品のアヘンの中国持ち込み以外には考えられない。航海速力十六ノットと

いう高速は、むろん、中國官憲や海賊などの追及を振り切るための備えだったわけだ。

### 軍艦並みの高船価で幕府が購入

前述の『海軍歴史』によると、「リームーン」は、竣工後わずか三年目の一八六三（文久三）年に、デント商会から幕府に十九万五千ドルで売却されている。幕府はこれを運送船とする予定で、「太平丸」と改名した。

この有名船が、どのような経緯で東洋の小国日本に身売りすることになつたのか、これについては、英文史書も『日の丸船隊史話』も、何も語っていない。

だが、筆者が思い当たることは、「リームーン」がデビューしたちょうどそのころ、中國南部は「太平天国」の戦乱の真っただ中にあり、アヘンの密貿易が一時消滅していたという史実である。つまり、この時期、同船の快速を生かす仕事が中止されていたわけである。ある史料によれば、同船はこのころ、南北戦争の輸送船として雇われ、米国の東海岸で稼働していたとしている。

さらに、一八七七年には豪州の船会社オーストララシアン・スチーム・ナビゲーションに身売りし、沿岸航路に投入されたが、一八八六年五月、メルボルンからシドニーに向かう途中、グリーン・ケープ沖で坐礁し沈没。乗客と乗組員八十六人のうち七十二人が命を落とした。「リームーン」が二十七年の数奇な生涯を終えたこの地には、現在、遭難碑が立っているという。

（山田　廻生）

の船価は十万ドル。一八六六（慶応二）年に英國から購入、榎本艦隊の主力艦として働いた木造外輪コルベット艦「回天」は十八万ドルだから、まさに軍艦並みの値段だ。

しかし、高かつたわりには、同船は日本ではさしたる出番もなく、購入して五年後の一八六八（明治元）年に、香港の英國商社に売却された。おそらく、最新式の機器類を、日本人が使いこなせなかつたからであろう。

売却後同船は、再び「リームーン」を名乗り、本来の建造目的であつた急便船として就航した。新船主名などを調べようと、ロイド船名録に当たつたが、同船の記載はない。

次いで一八七二年、同船は香港港内で他船に衝突され沈没。その後引き揚げられ、英國で修理を受けた。このとき、推進機関が外輪からスクリューに改められている。

さらに、一八七七年には豪州の船会社オーストララシアン・スチーム・ナビゲーションに身売りし、沿岸航路に投入されたが、一八八六年五月、メルボルンからシドニーに向かう途中、グリーン・ケープ沖で坐礁し沈没。乗客と乗組員八十六人のうち七十二人が命を落とした。「リームーン」が二十七年の数奇な生涯を終えたこの地には、現在、遭難碑が立っているという。