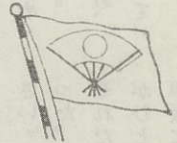


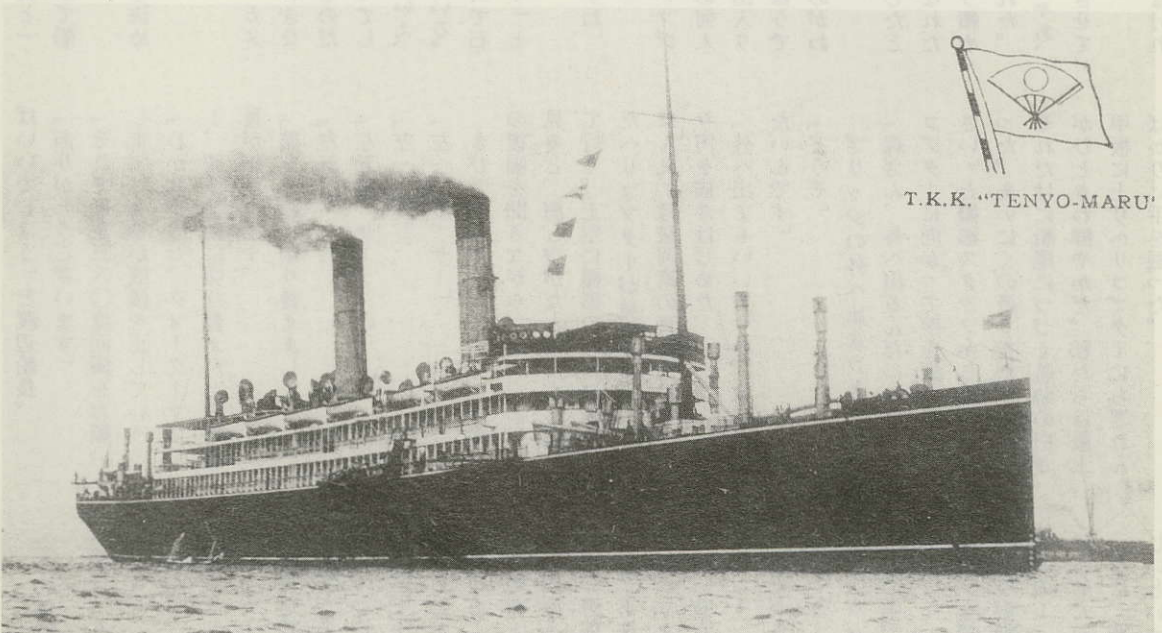
# 天 洋 丸

《主要目》客船、東洋汽船所属、13,454総トン、  
主機蒸気タービン、3軸、出力19,000馬力、最  
高速力20.6ノット、船客定員一等260人、二等  
47人、三等816人、1908年三菱長崎造船所建造

## その不透明な建造経緯をさぐる



T.K.K. "TENYO-MARU"



Gross Tonnage 13,454 Tons.  
Displacement 21,000 Tons.  
Length 575 Feet.  
Breadth 63 Feet.  
Speed 21 Knots.

丸 洋 天

### 関東大震災で関係史料が焼失

切手にま で な っ た こ と が あ る 名 船 中 の 名 船  
「天洋丸」を何でいまさら、と読者諸氏から  
お叱りを受けそうだが、この超有名船でも、  
わかっていないことが意外に多いのである。  
とくに、船主側からみた「天洋丸」関係の史  
実に、不透明な部分がたくさんある。

その原因はおそらく、東洋汽船が保管して  
いた「天洋丸」関係の運航資料がすべて、関  
東大震災で焼失したためであろう。東洋汽船  
最後の社長となった中野秀雄氏が自力で編集  
刊行した『東洋汽船六十四年の歩み』のあと  
がきに、こんな記述がある。

「当社は、昔から本社は東京にあったが、営  
業其の他の実際の仕事は、横浜の営業所で行  
っていた。横浜の営業所は山下町の海岸通り  
にあったが、関東大震災の際、社屋は瞬時に  
崩壊、焼失した。屋内にあった書類は殆んど  
全部取り出す隙も無く、灰燼となってしまっ  
たのであった」

中野氏は以下、震災とその後の戦災で貴重  
な資料が消失したことを、悲しみの気持ちを  
込めて述べているのである。なお、よいいな  
ことだが、海事史書はすべて、この中野氏の  
個人的労作を、東洋汽船刊行の社史として誤  
解していることも付け加えておこう。

## なぜ英国に発注しなかったのか

筆者もこれまで「天洋丸」建造をめぐる謎とでもいふべき疑問を、いくつかいだいてきた。いずれも解けない謎ばかりだ。

その一つは、先進技術が必要とするこうした大型客船を、なぜ開発途上の日本で建造したのか、という疑問である。英国に発注したほうが、船価の面でも仕上りの面でも、船主側に有利だったと思われるからだ。

現に東洋汽船は建造にあたって、三菱造船所のほか、英国のフェアフィールド、ヴィンカーズ・アームストロング、スワン・ハンターの三社から見積もりをとっている。その結果は残念ながら、船価の点でも納期の点でも、英国各社と三菱では格段の差があった。

これについて、のちに「天洋丸」の設計に携わり建造監督もつとめた原正幹は、その建造回顧録のなかで次のように述べている（英国に同船のデザインを依頼したという説もあるが、それを裏付ける記録はない）。

「先づ竣工期限に就いて云へば、彼は十八箇月を要し我は三年を費やした。造船船価は政府の付与する造船奨励金を控除しても、なほ遙かに彼方が廉価である。且又其出来栄に於ても遺憾乍ら彼に一步を譲らなければならぬとせられて居た。」

こうした悲観的な状況にもかかわらず、東洋汽船の社長浅野総一郎はあえて国内建造を決断し、日露戦争終結のめどのついた一九〇五（明治三十八）年六月、「天洋丸」と姉妹船「地洋丸」を長崎の三菱造船所に発注したのである。いったい東洋汽船は、右の船価と納期の問題を、どうやって打開しようとしたのだろうか。

まず船価の問題である。

これについては、造船奨励法による助成金（一総トンあたり二十円。一実馬力あたり五円）を当てにできたが、原正幹の文中にあるように、それだけでは追いつかない。

そこで東洋汽船は、自社のノウハウを活用し、鋼材や主機など一連の建造資材を英国から直輸入して、これを造船所に支給する方法をとった。そして、軽減した船価と助成金をプラスした金額が、英国造船所の見積もりと大差がなくなった段階で、三菱と建造契約を結んだのである。ロンドンで資材の買い付けに奔走したのは、浅野の娘婿で、のちに日本鋼管を設立した白石元治郎である。

## なぜ渡航者の激減期に建造したのか

船価の問題はこうしてなんとかクリアできたが、納期の方は結局、どうにもならなかった。「天洋丸」が完成したのは一九〇八（明

治四十一）年四月。原正幹の回顧録にあるように、建造に三年を費やしたのである。

この一九〇八年という年は、「天洋丸」級が就航する太平洋横断航路の転換点となった運命的な年でもあった。この年の二月、米国に向かう日本人移民を制限する「日米紳士協約」が結ばれたのである。これ以後、北米への日本人渡航者は激減する。そして、当然のことながら、こうした集客動向は、八百人をこえる三等定員を有する「天洋丸」級にとつて、大きなマイナス要因となった。

「天洋丸」を着想したのは、当時米国に駐在していた前述の白石と思われるが、日本人を米国から締め出す動きは、同船が計画される以前からすであつた。だが、白石も社長の浅野も、移民を主体とした旅客需要の将来性について、深刻に考えたふしがない。

ライバルである米国の太平洋航路客船の大型化に対抗し、画期的な高仕様客船を日本人自身の手で造ろう。一途というか楽天的というか、彼らは、この明治人特有の執念をバネに計画し建造したのである。「天洋丸」級は経営的に成功した客船とはいえないが、その遠因は、彼らの構想に先見性が欠けていたことに求められそうだ。

（山田 廸生）