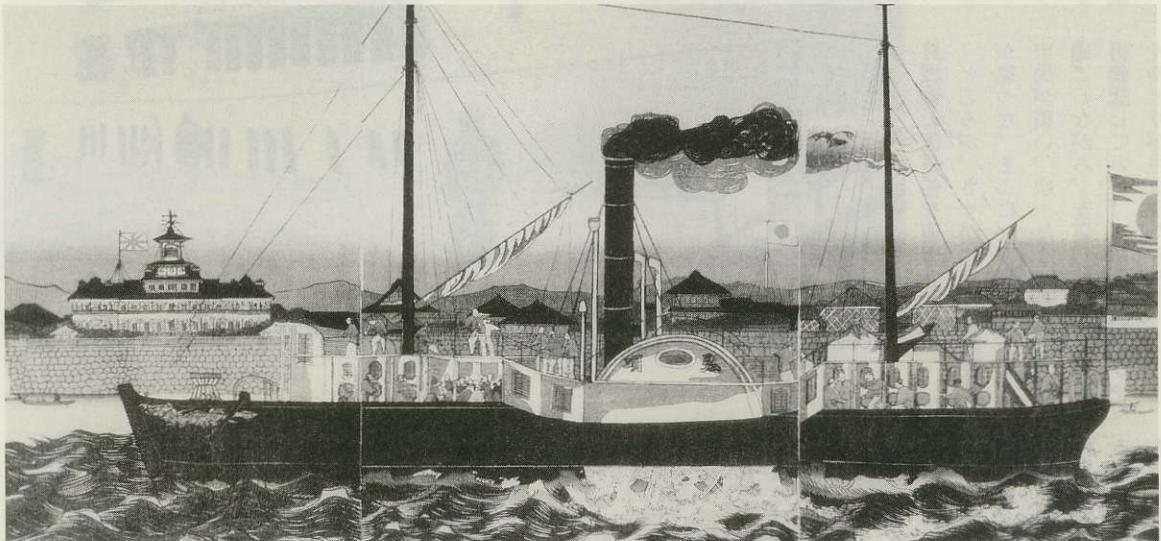


弘明丸

〈主要目〉木造外輪客船、弘明商会運航（のち開拓使所属）、209総トン、長45.5m、幅6.1m、主機スチーム・エンジン、出力40馬力（数字は通信省の『船名録』による）、1870年横須賀製鉄所で竣工

青函航路のパイオニアとなった文明開化絵の花形

明治初期の文明開化絵に描かれた「弘明丸」



黎明期の横須賀海軍工廠で誕生

明治初期に量産された文明開化絵には、汽船の描かれているものが多い。汽船は文明開化の象徴だったのだろう。

なかでも印象的なのは、東京の築地ホテル館を背景にした一本マストの外輪汽船の絵である。稚拙ながら描写は詳細で、よく見ると、外輪カバーに「弘明」と表記されている。

この船が、今回のテーマの「弘明丸」（こうめいまる）である。同船の場合、明治初期の船にしては、珍しく記録が多く残つており、船歴をたどるのはさほどむずかしくない。

同船は最初、「横浜丸」と称した。建造所は、黎明期の横須賀海軍工廠（当時は横須賀製鉄所）である。

造船協会の『日本近世造船史』（一九一一年刊）に、次の記述がある。

「慶應二年に至り、官舎及工場の一部竣工せしを以て、同年七月、横浜丸及び横浜・横須賀間の通船第一号及第二号十馬力船の船体、都合三隻の工事に着手せり。是れ本工廠に於ける新造船の嚆矢とす。」

進水したのは、通信省の『船名録』では一八六八（明治元）年四月、横須賀海軍工廠の史料では一八六九年（明治二）十月となつてゐるが、前後関係からみて、横須賀側の記録

が正しいようだ。

竣工は一八七〇（明治三）年六月。竣工後は、かねてからの契約により、横浜の商人鈴木保兵衛ほか二人に売却された。

保兵衛らは横浜に弘明商会を設立。同船を当商会の所属とし「弘明丸」と改名した。つまりこの船は、「横浜丸」の船名で商業航海に就いたことはなかつたわけだ。

「稻川丸」のライバルとしてデビュー

竣工の翌月、「弘明丸」は横浜と東京を結ぶフェリー航路にデビューした。便数は一日一便。発着所は、横浜側が海辺通りの渡船場（後述の「稻川丸」の発着所の隣り）、東京側は築地居留地である。同船の開化絵の背景に、築地ホテル館が描かれているのは、築地が発着所だつたことにも関係があろう。

「稻川丸」の回（第一〇九号）で述べたように、この時期、横浜～東京間にはすでに先発のフェリーが走つていた。岸田吟香らが運航するスクリュー汽船「稻川丸」と、横浜居留地の米国人が営業する外輪汽船「シティ・オブ・エド」である。したがつて、「弘明丸」の参入により、三隻のフェリーが同じ航路で競合することになつたわけだが、この競合関係は一週間とは続かなかつた。

「弘明丸」が就航してわずか四日後の七月五

日（陽曆八月一日）、「シティ・オブ・エド」が、築地の沖でボイラーの爆発を起して沈没したのである。出港直後の事故であつたこと、百人をこえる死傷者を出したことなど、「稻川丸」の回で紹介した。

明治初年の米国系客船の事故としては、このほか、二年後の一八七二（明治五）年八月に、太平洋航路客船の「アメリカ」が横浜港で炎上沈没し、六十人が犠牲になつてゐる。この二件の海難は、明治期の日本海域の客船事故としては、かなり大きなものだつた。

ともあれ、これによつて「弘明丸」の有力なライバルは、「稻川丸」だけとなつた（ほかにも競合船が若干あつた）。が、この競合サービスも、一八七二年七月の新橋～横浜間の鉄道開通にともない消滅した。

両船はその後、似た運命をたどる。

二隻とも、鉄道開通の年の五月に北海道の開拓使（北海道庁の前身）へ身売りし、ライバル船ではなく、ランニングメートとして北海道海域で活躍するのである。

青函航路の第一船となる

一八七三（明治六）年二月、開拓使は、北海道～本州間の基幹ルートとして、函館を起點に青森と安渡（現むつ市）へ向かう航路を開設し、「弘明丸」を投入した。スケジュー

ルは次のとおりで、各便とも、出港は朝、入港は夕方であつた。

函館発（二の日）～青森発（四の日）～函館発（六の日）～安渡発（九の日）

これが青函定期航路の嚆矢である。多くの青函航路史書はすべて、この史実を詳しく紹介しているが、「弘明丸」の興味ある前歴について触れたものは皆無である。

翌七四（明治七）年九月、この航路は函館～青森間に一本化され、「弘明丸」と「稻川丸」の二隻による隔日一便のサービスとなつた。さらに翌年の二月には、「弘明丸」のランニングメートが、「稻川丸」から「矯龍丸」（きょうりゆうまる）に変わつてゐる。

以後、航路の変動はあつたが、開拓使が廃止される一八八二（明治十五）年まで、「弘明丸」は北海道海域で稼働した。この間、一八七九（明治十二）年には、青函航路は、開拓使から三菱会社に譲渡されている。

その後、「弘明丸」は民間に払い下げられた。『船名録』で追つていくと一八九〇（明治二十三）年版までは、船主が宮崎三郎（東京）とあり、翌年版から船主が近藤喜祿（大阪）、船名が「豊川丸」と変わる。そして、一八九五（明治二十八）年版の『船名録』から、その船名も消えている。

（山田　迪生）