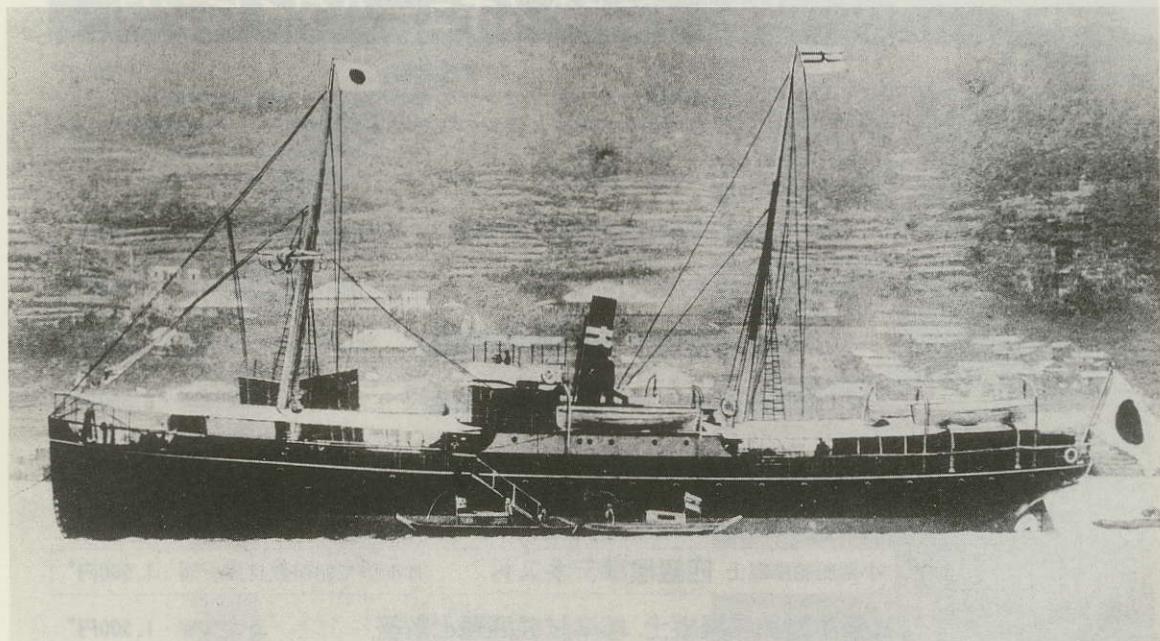


筑後川丸

《主要目》貨客船、鋼製、大阪商船所属、610総トン、主機三連成汽機1基、最大出力520馬力、最高速力11ノット、旅客定員（北日本汽船時代の数字）一等10名、二等20名、三等226名、1890年三菱長崎造船所建造、姉妹船木曾川丸、信濃川丸

国産の三連成汽機を装備した日本で最初の鋼製汽船



日本初の鋼製汽船は「球磨川丸」

船会社や造船所の社史は、船舶史の研究にはべんりな史料ではあるが、関連資料を比較参照するなりして、吟味して読まないと、史実を誤つて思い込むおそれがある。社史は、その性格上、自社の事業や技術をきわだつて見せたいため、記述が一方的になりがちだからである。不精者の筆者など、ときおりこれで泣かされている。

たとえば、一八九〇（明治二十三）年に建造された大阪商船の「筑後川丸」の場合、建造所の三菱の社史では、同船を「わが国最初の鋼製汽船」と記述している。

ところが大阪商船の『八十年史』には、明治二十三年三月大阪鉄工所で日本最初の鋼製汽船球磨川丸を建造した

とあり、同社の別船の名前が出てきて、迷わされる。大阪鉄工所の後身である日立造船の社史も、むろん、「球磨川丸」のほうを日本最初の鋼製汽船としている。

どちらが正しいのか。

労をいとわず、両船の竣工時期を調べればいいわけだ。諸史料を比較検討したところ、こんな結果が出た。

筑後川丸 一八九〇年三月進水、同年五月竣工

球磨川丸 一八八九年十一月進水、一八九〇年三月竣工

つまり、「わが国最初の鋼製汽船」の輝かしい称号は、三ヶ月先輩の「球磨川丸」に与えるのが妥当という結論になる。

結果的には、大阪商船社史の記述が正しかったわけだ。が、同じ商船の社史でも、戦前版の『五十年史』を見ると、一八八九（明治二十二）年竣工の「鉄製」汽船「加茂川丸」（漢字表記は『船名録』による）を、「日本最初の鋼船六隻」に含めており、これがまた混乱のもとをつくっている。

この時期の日本の造船界は、ちょうど鉄船から鋼船へ移行する過渡期にあつたため、このような誤りが生じたのである。

国産三連成汽機を初搭載「筑後川丸」級

ご承知のように、「筑後川丸」にはもう一つ、「国産の三連成汽機を搭載した最初の汽船」という勲章もついている。三菱重工の社史をはじめ多くの史書に書かれていることだが、念のためこれも確認しておこう。

まず、「球磨川丸」のほうから調べると、造船協会編の『日本近世造船史』には、なぜか同船の記事はない。が、日立造船の社史は、「球磨川丸」の主機を英國製の二連成としており、これは信用できそうだ。

いっぽう、「筑後川丸」の三連成汽機であるが、「日本近世造船史」は、これを「三菱長崎造船所の製造」とし、汽機の寸法まで掲げている。したがって、ボイラートもども国産品とする史実は事実とみていい。

ちなみに、「筑後川丸」級三隻と同時期に川崎造船所で誕生した鋼製汽船「多摩川丸」「富士川丸」の主機は、国産の二連成汽機である。話がややこしくなってきたので、造船史上有名なこの大阪商船の鋼船六隻シリーズの主機を、竣工順に整理しておこう。

大阪商船の『八十年史』を見ると、前出の「加茂川丸」に、「輸入の三連成汽機がはじめて採用装備された」とあり、同船の建造所である川崎の社史によつても、この史実は認めできる。「日本近世造船史」は、この輸入主機の性能を絶賛しているが、なぜか四年後の「一八九三（明治二十六）年に主機は換装され、川崎製の三連成汽機にかわっている。

この時代、輸入品の三連成汽機を装備した新造船は、さほど多くはない。

長崎造船所が「小菅丸」に自社製の二連成汽機を装備したのは、一八八三（明治十六）年である。日本では、かなり早い時期からレシプロ汽機の製造技術が蓄積されており、三連成汽機の国产化は、わりに容易だったのであろう。

こうしてみると、この時期の日本の造船界は、前述のように、鉄船から鋼船への過渡期にあつたと同時に、レシプロ汽機が、二連成（二段膨脹式）から三連成（三段膨脹式）に

移行する時期であつたことがわかる。

輸入三連成汽機を装備した最初の船は

調べついでに、輸入品の三連成汽機を搭載した国産第一船も確認しておこう。

軍艦の分野では、一八九〇年三月に横須賀造船所で完成した通報艦「八重山」に、英國ホーリー・レスリー社の三連成汽機を装備したのが、その嚆矢であるとしている。

商船の世界ではどうか。

大阪商船の『八十年史』を見ると、前出の「加茂川丸」に、「輸入の三連成汽機がはじめて採用装備された」とあり、同船の建造所である川崎の社史によつても、この史実は認めできる。「日本近世造船史」は、この輸入主機の性能を絶賛しているが、なぜか四年後の「一八九三（明治二十六）年に主機は換装され、川崎製の三連成汽機にかわっている。

この時代、輸入品の三連成汽機を装備した新造船は、さほど多くはない。

長崎造船所が「小菅丸」に自社製の二連成汽機を装備したのは、一八八三（明治十六）年である。日本では、かなり早い時期からレシプロ汽機の製造技術が蓄積されており、三連成汽機の国产化は、わりに容易だったのであろう。

（山田 稔生）