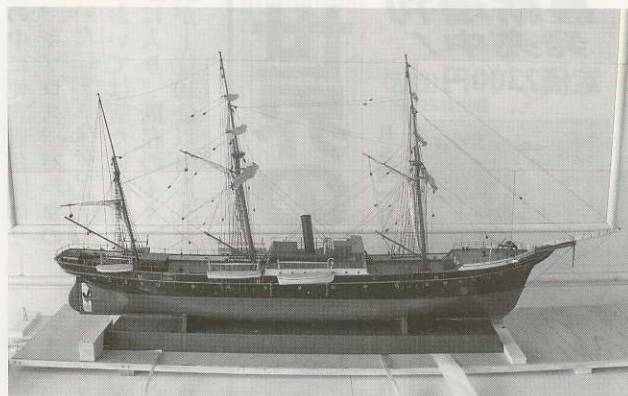
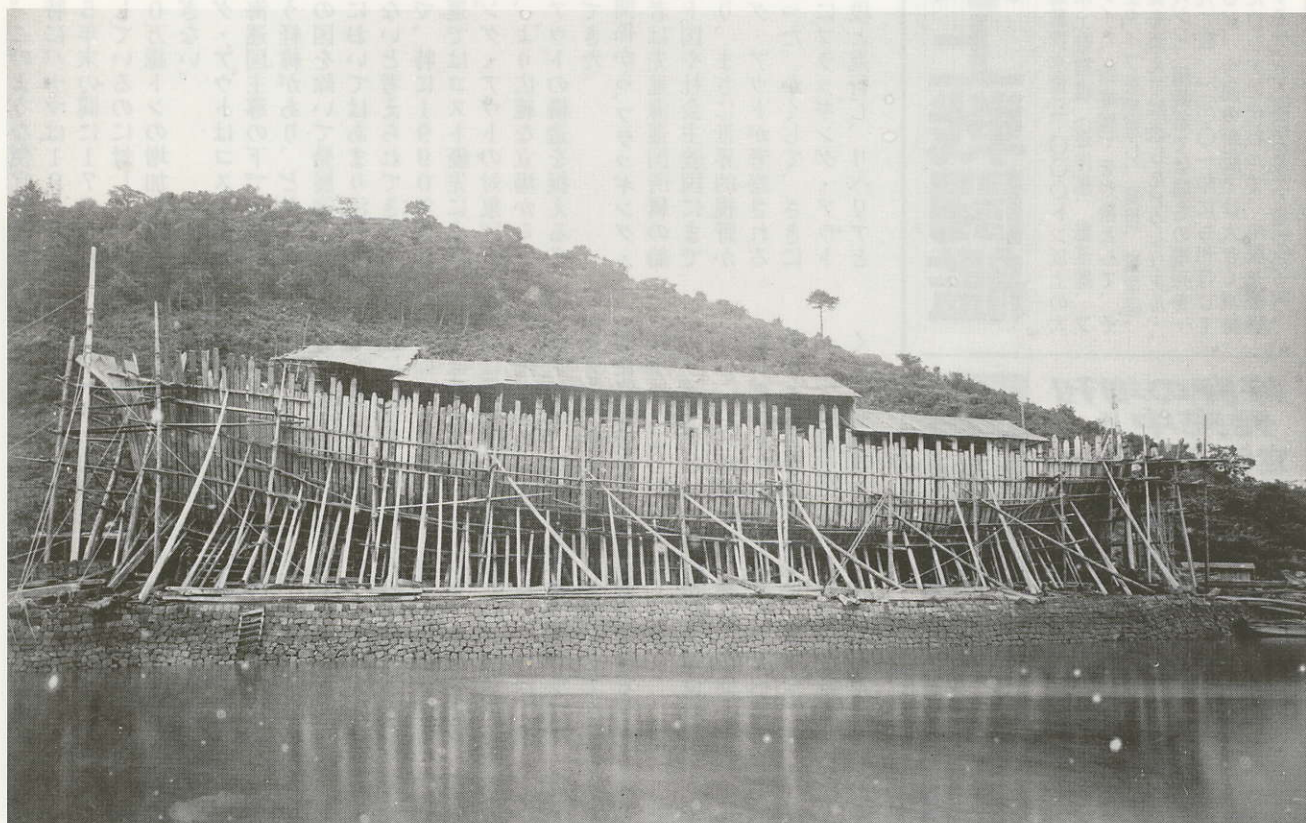


# 日本造船史上 最大級の 木造汽船



「小菅丸」の模型（東京大学所蔵、船の科学館寄託）



建造中の「小菅丸」（三菱重工業長崎造船所提供）

## 小菅丸

《 主 要 目 》 木造汽船、共同運輸所有（工部省鉱山寮発注）、1,496総トン、長さ72.6メートル、幅10.4メートル、主機2連成汽機1基、出力198公称馬力、旅客定員1等12名、3等100名。明治16年（1883）工部省長崎工作分局で建造。明治18年（1885）日本郵船に移籍。翌年越中汽船（伏木）へ売却。明治27年（1894）12月朝鮮半島全羅道沖で座礁。翌年解体



## 建造を指揮した渡辺蒿蔵

木造船は長さ300フィート(90メートル)あたりが構造上の限界とされている。

もともと、北大西洋横断航路の木造汽船では、「アドリアティク」(米コリンズ・ライン)の345フィート(105メートル)という実例がある。また、明代の鄭和艦隊の取宝船は、長さが150メートル超もあったというが、この数字は信じがたい。

日本では、明治30年代に品川の緒明造船所<sup>おあけ</sup>で誕生した「第二十七観音丸」の280尺(約85メートル)が最長である。同造船所を経営する緒明菊三郎は、この時期、このサイズの木造汽船を何隻か建造しているが、かなり粗悪な船だったようだ。山高五郎氏は「生命が惜しい人は到底乗れない程のもの」と酷評している(『日の丸船隊史話』)。

じつは、明治10年代に、70メートル級の木造汽船が誕生している。「小菅丸」である。長さは約73メートル。工部省鉱山寮が発注。明治16年(1883)、工部省時代の長崎造船所(当時は長崎工作分局)で完成した。建造を指揮したのは渡辺蒿蔵<sup>こうざう</sup>である。

渡辺は天保14年(1843)萩に生れ、安政4年(1857)吉田松陰の松下村塾に入った。同年の入塾者には、高杉晋作、久坂玄瑞<sup>ず</sup>、伊藤博文、品川弥二郎といった錚錚<sup>そうそう</sup>たる

面々がいる。幕末から7年間、長州藩の留学生として米国と英国で木造船建造を学び、帰国後、長崎造船所の所長(局長)になった。

当時、長崎造船所にはお雇い外国人がいたが、木造船建造については、渡辺は外国人の指導を受ける必要がなかった。渡辺は、英米留学で習得した技術と、所長としての権限のすべてを同船の建造に投入したのである。

ただし機械類については、英国人技術者の設計指導により進められた。同船は長崎造船所製の2連成汽機を装備したが、汽機やボイラーの原材料などは英国から輸入され、鮑<sup>あう</sup>ノ浦の本工場が製作を受けもった。

## 建造に6年半を要す

いっぽう船体は、鮑ノ浦の対岸にある小菅の海岸で造られた。右頁の写真は建造中の同船の姿である。小菅といえばスリップドックが有名だが、こちらは修理船工事で繁忙をきわめていたので、新造船のゆとりはなかった(前々号「東海丸」参照)。

起工は明治9年(1876)10月。完成は明治16年3月。建造に6年半を要した。工事が異常に長引いたのは、船材調達に手間取ったのが原因らしい。当然、建造費も予定を大きく超えた。約13万円の見積額に対し、実際の建造費は約23万円。2倍近くになったのである。同船が完成した明治15年度、長崎造船

所は巨額の赤字を出しているが、その理由のひとつは同船の出血工事にあった。

当時、長崎造船所の機械技術者だった小野正作は、回想録のなかで、船材調達の遅れの原因を2つ挙げている。

その1つは西南戦争(明治10年)の影響である。原木は肥後・薩摩の官有山林から伐採されたが、戦乱でそれらの材木が失われたこと。もう1つは、伐採木を船積み of 海岸まで運ぶのに手こずったことである。船用材の入手ルートが整備されている英米で造船を学んだ渡辺は、木材調達問題に気がつかなかったのだ。ちなみに原木は、檜、樺、楠を吟味して伐採したという(『日の丸船隊史話』)。

かくして明治16年に完成した渡辺の苦心作「小菅丸」は、竣工時点で半官半民の共同運輸に払い下げられ、同社で2年半、日本郵船で10カ月間働いた。次いで明治19年伏木の越中汽船に売却。8年間を経たあと、福山の岩田栄蔵の手に渡った。海軍兵学校が東京築地から江田島へ移転したときには(明治21年)、引越し運搬の任にあたったという。

明治27年(1894)12月、朝鮮半島南部の全羅道沖で座礁。その後引きおろして大阪へ曳航。翌年解体された。稼動期間は12年足らず。画期的な船であったわりには、その生涯は短く、稼動成績も芳しくなかった。

山田 進生