

夕顔丸

《主要目》客船兼曳船、鉄製、三菱社高島炭坑所属、206総トン、主機二連成汽機1基、出力330図示馬力、速力8ノット、1887年三菱長崎造船所建造

三菱一筋に75年間も長崎で働いた幸運船

(上)富貴樓に残る夕顔丸の左舷灯
(下)最終航海に就く夕顔丸(写真提供・
三菱重工業長崎造船所)



料亭に飾られた航海灯

台湾クルーズで長崎に寄港した折、仲間を誘つて「しつぽく料理」を楽しんだことがある。「富貴樓」という老舗料亭だった。

木造三階建てのこの料亭、絶品の「しつぽく料理」もさることながら、筆者の目をひいたのは、客室の廊下に飾られていた時代物の航海灯だった。「夕顔丸」のものだった。

「夕顔丸」は明治の半ば、三菱長崎造船所の草創期に建造された汽船である。

たいへんな長命船で、引退したのは戦後の一九六二（昭和三十七）年。現在、長崎造船所の史料館に「夕顔丸」の船具が展示されているが、市内の料亭にどうしてこの船の航海灯があるのか、疑問に思っていた。

筆者の疑問は、大正・昭和期の「富貴樓」の女将内田ナツが語る回想記事（『回想の百年』同造船所編）を読んで解決した。

——明治の中頃から岩崎弥之助社長様（筆者注・三菱の第二代統率者）をはじめ、大正・昭和と歴代の所長様およびご関係の皆様に、お船の起工式・進水式あるいは引渡式などのご祝宴にご利用いただきて参りました。——「富貴樓」はかつて、三菱長崎造船所とゆかりの深い料亭だったのである。

「夕顔丸」が誕生したところ

明治の初め、長崎造船所は国営であった。

三菱がこれを借用し、民営の長崎造船所としたのは一八八四（明治十七）年である。

借用願は、三菱の創業者岩崎弥太郎の名義で提出されたが、弥太郎はこのとき胃癌におかされており、翌年、満五十歳で世を去っている。このため三菱の社業は、十八歳年下である弟の弥之助がとり仕切っていた。

弥之助は、社業の多角化を進めた積極果敢な経営者である。のちに造船、鉱山、銀行などを一体とした三菱合資会社を発足させており、三菱財閥の土台を築いた。

弥太郎が他界して二年後の一八八七（明治二十）年、長崎造船所は三菱に払い下げられ、名実ともに三菱のものになった。「夕顔丸」が誕生したのは、まさにこの年である。

鋼製のボイラーを装備

「夕顔丸」は鉄製汽船で、三菱長崎造船所の建造船としては四番船になる。三番船に当たる小型汽船「浚港丸」も、遞信省の『船名録』によると鉄製である。とともに、鉄製から鋼製へ移行する過渡期の汽船である。

「夕顔丸」は船体は鉄製だが、主機には鋼製のスコッチボイラーが装備された。船用ボイ

ラーに鋼材を使ったのは、日本ではこれが初めてで、長崎造船所のお雇い外国人J・ビルが製作指導に当たった。

圧力に強いスコッチボイラー（円型缶）が登場したのは、十九世紀の中ごろのこと。最初は鉄で造られていたが、ウイルヘルム・ジーメンスらによつて平炉法が発明され、鋼材の量産が可能になつてからは、ボイラにもこれが使われるようになつた。

言うまでもないが、鉄とは鋳鉄（銑鉄）、鋼とは鋼鉄のことである。両者の違いは、炭素の含有量によつて決まる。

鋼製ボイラーの出現によつて蒸気圧力はパワーアップし、さらなる汽機の発達をうながした。十九世紀末から舶用スチーム機関の主役となる三連成汽機と蒸気タービンは、ボイラー材質と連動して開発されたのである。三菱長崎造船所では「夕顔丸」竣工の三年後、同造船所製の三連成汽機を搭載した鋼製汽船「筑後川丸」が誕生している。

ちなみに、北大西洋航路の定期客船が鋼製ボイラーを搭載するようになつたのは、一八八〇年代と思われる。英キユナード・ライン初の鋼製汽船として有名な「サーヴィア」（一八八一年建造）の二連成汽機には、ジーメンス鋼のボイラーが装備されていたが、このあたりが初期の採用実例ではないか。

高島／端島航路に就航

「夕顔丸」は、長崎港と港外にある三菱社の高島炭坑を結ぶ通信船兼曳船として建造された。のちには端島炭坑への航路も加わり、石炭や水や生活物資などを乗せた団平船（だんべいぶね）を曳いて往復した。

最初は「夕顔」と称した。もと土佐藩の汽船「夕顔」を継いだ命名である。初代「夕顔」

は岩崎弥太郎の独力経営時代に活躍しており、三菱にとって由緒ある船名であった。

高島炭坑は、もともとは佐賀藩のものだった。明治の初め、トーマス・グラバーと合弁で本格的な採炭を始め、長崎は東アジアにおける有力な燃料炭補給港となつた。

廢藩置県後、高島炭坑は国営となり、糸余曲折の末、一八八一（明治十四）年に岩崎弥太郎によつて買収された。三菱の事業としては、炭坑の方が造船より先輩格になる。

「夕顔丸」は、長崎～高島／端島航路で一生をおこつた。昭和に入ると客室を拡張し、外観が小型客船のようになつた。

日華事変では陸軍に徴用され、中国の長江に出撃したが、生涯の大半は長崎で過ごし、三菱一筋に七十五年間勤め上げた。こんな幸運船は今後、二度と現れないであろう。

山田 稔生