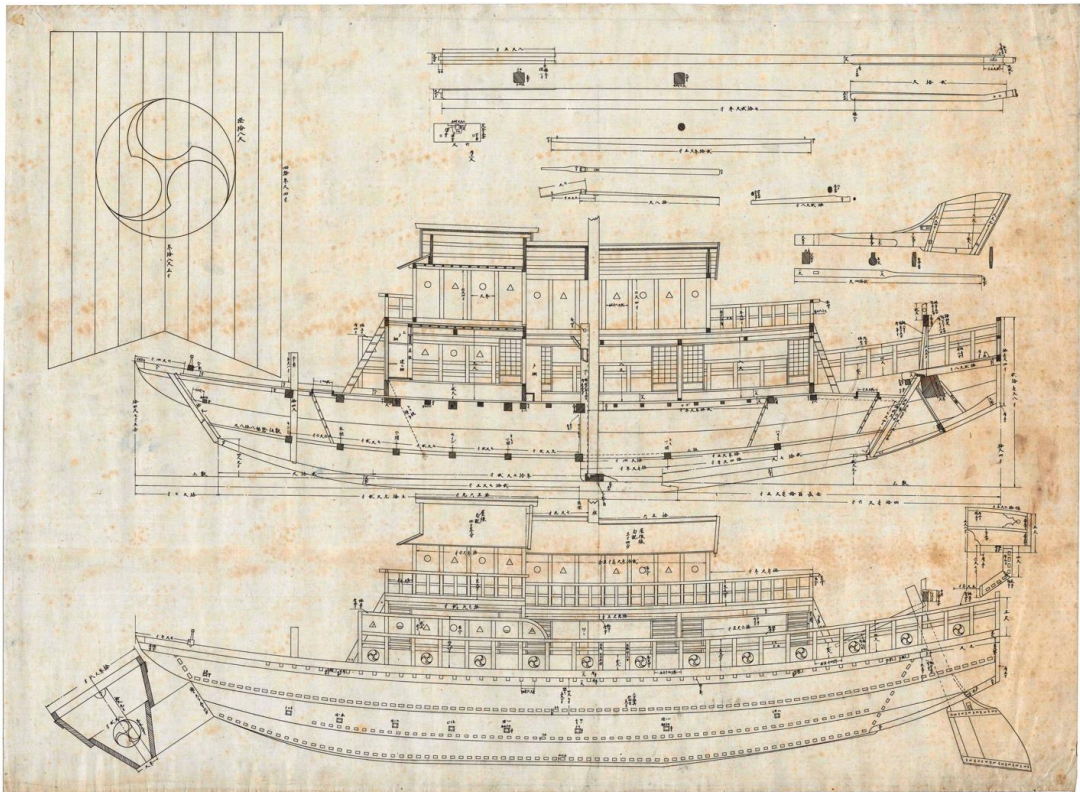


海事技術史研究会誌

第21号



豊臣秀吉が朝鮮出兵の際に大湊にて九鬼嘉隆
に命じて建造させたと言われる日本丸の復元図（描線強調処理）
本文「市川造船所建造の多様な木造船について」参照

2020年11月

海事技術史研究会

諸口神社に奉納されたへダ号の小型模型と造船資料の行方

伊藤 稔 (へダ号再建プロジェクト会/信州大学名誉教授)

山口展徳 (へダ号再建プロジェクト会/日ロ文化交流センター戸田代表)

沼津市戸田 (へだ) の御浜岬 (みはまみさき) は、街の背後の達磨山から崩れた土砂が、駿河湾の海流によって運ばれ、湾の入り口付近に帯状に堆積してできた砂嘴 (さし) と呼ばれる地形からなる。戸田湾を囲むこの白砂青松の美しい岬の内側は、波穏やかな砂浜が続き、その先端に諸口 (もろくち) 神社が鎮座する (図1)。諸口神社は、赤い鳥居が湾内の海に面して建っていることからわかるように、周辺の漁民の大漁と航海安全の神として信仰を集めてきた。祭神は橘姫命 (たちばなひめのみこと) である。

神社由緒書きによれば、「当社の創建由緒等は詳らかならざれども、増訂豆州志稿によれば、延喜式神名帳 伊豆国那賀郡二十二座の内 国玉姫命神社にて、伊豆国神階帳従四位上もろき姫の明神に座すとなす。もろき姫、国玉姫、橘姫は同一神でもあろうか。現称諸口はもろきと同語にて、古来当社を辨天と称し、女神なること明らかなり。航海及漁業者の守護神として崇敬あつく、海上安全・大漁満足を祈願し、諸船この沖を通過すると言う。応永8年 (1402年) 3月再建、明治12年8月村社に列す。現社殿は昭和28年4月改築」とある。

この社殿裏の境内に、日露和親条約締結のため来日したプチャーチン提督配下のロシア人の指導により1855年 (安政2年) に建造された、スクーター形洋式帆船へダ号の貴重な関連資料を展示・保管している戸田造船郷土資料博物館がある⁽¹⁾。また、併設されている深海生物館には、最深部が2,500mの日本一深い駿河湾に生息する深海魚の標本約300種が展示されている。

諸口神社の拝殿内周囲の長押 (なげし) の上には、近在の漁民から奉納された船絵馬が掲げられている。それらの写真を以下に掲載する。図2から

図7はすべて、永盛丸の荒川邦夫氏が寄進したもので、焼津市出身の漁師・鈴木兼平が昭和50年代に作画した絵馬である。図2には「大正時代 漁船の建造」の表題があり、竜骨と肋骨とからなる船体構造をもつ洋式漁船の造船現場において、手斧 (ちょうな) による曲材の工作や蒸し箱を使つての板材の折り曲げ作業などに従事する木挽職人や船大工らの造船風景が描かれている。図3は八丁櫓をもつカツオ漁船である。八丁櫓の由来については、徳川家康が焼津から久能にカツオ漁船に乗って出帆した折、軍事上、最大スピードを七丁櫓と定められていたところ、家康から速度を上げるように命じられた漁夫が困惑のすえ八丁櫓で漕いだのを機会に、大御所特別のお墨付きで焼津の船だけに八丁櫓が許されたとの話が伝えられている。図4には「とんぼ鮪の竿釣り (昭和初期)」



図1 諸口神社 (上: 鳥居、下: 拝殿)

の表題があり、駿河湾で盛んに行われていたベン
 チョウマグロの勇壮な一本釣り風景を描いてい
 る。図5は砂浜へのカツオ船の引き揚げ風景。図
 6と図7は漁場へ急ぐマグロ漁船であろうか（こ
 の二枚には兼平のサインはない）。図8は、彫師・
 堅田鶴吉による1912年（明治45年/大正元年）
 制作の木彫彩色画で、二本マストで縦帆のスクー
 ナー式帆装をした棚板構造の和船・親友丸（造船
 者野田庄吉）である。このような和洋折衷船はと
 きに「合いの子船」と呼ばれた。



図5 鈴木兼平作画の船絵馬



図2 鈴木兼平作画の船絵馬「大正時代 漁船の建造」



図6 鈴木兼平作画の船絵馬



図3 鈴木兼平作画の船絵馬「八丁櫓カツオ船」



図7 鈴木兼平作画の船絵馬



図4 鈴木兼平作画の船絵馬「とんぼ
 鮪の竿釣り（昭和初期）」



図8 堅田鶴吉制作の木彫彩色画「親友丸」

へダ号建造時に造船世話掛に指名された、戸田村内の7人の船大工の頭取を務めた石原藤蔵から数えて四代目にあたる熊吉が奉納した、へダ号（「スクネル船」、一名「フウチャチン船」）の40分の1の小型模型が、諸口神社拝殿内の片隅にあることを知る人は、今ではほとんどいないだろう。それが、木枠付きガラスケースの中で、無惨な姿をしていることもあって。製作者は熊吉の甥の野田陸郎である。参考のため、石原家と野田家の家

系図概略を図9に示す。この家系図からわかるように、陸郎の叔父熊吉が石原家に養子として入っている。1858年に亡くなった藤蔵に子どもがいなかったため、彼のあとを継いだ二代目の清吉は、後添いの連れ子（継子）とのこと。旧一万円札の聖徳太子を描いた肖像画家・馬堀喜孝（まほりよし）の作になる熊吉の肖像画と陸郎の写真を、それぞれ図10と図11として掲載する。

石原熊吉は、天城の山々で樵（きこり）をしたり戸田で百姓をしたりと働き者だったらしく、一時

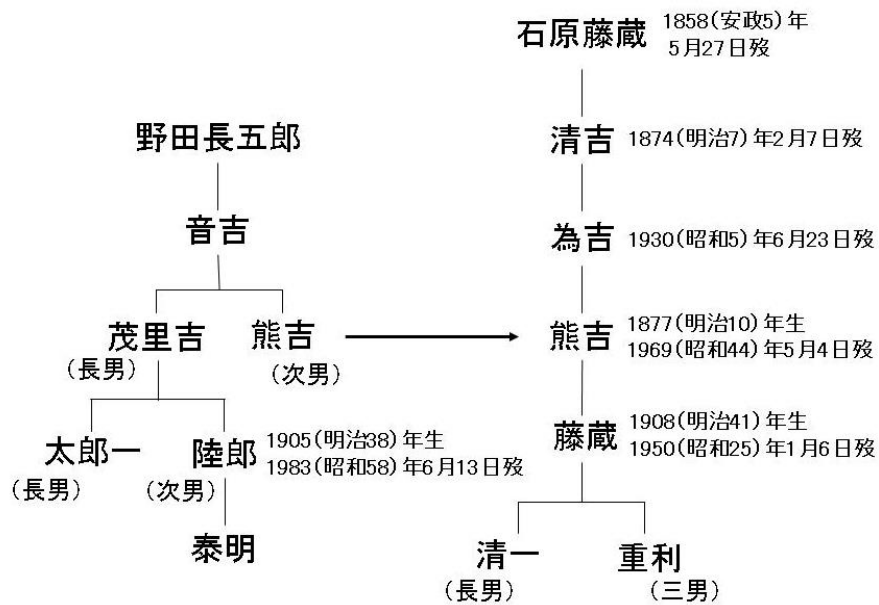


図9 石原家と野田家の家系図概略

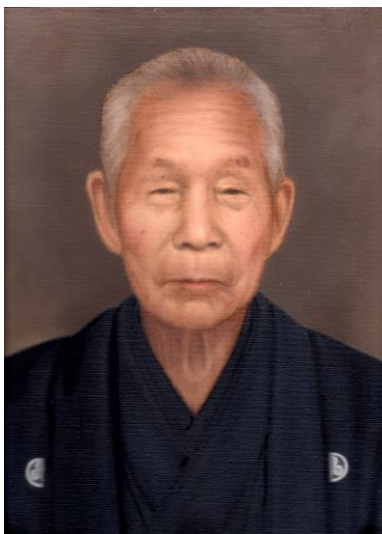


図10 石原熊吉の肖像画（馬堀喜孝作）

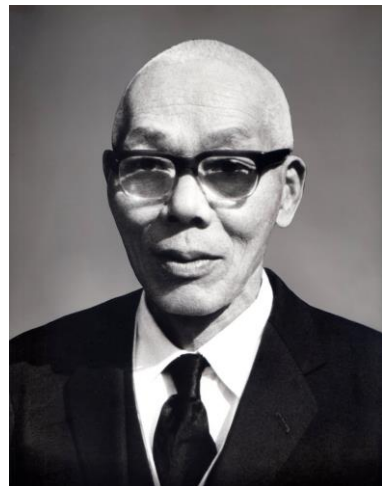


図11 野田陸郎の肖像写真

期戸田の村会議員も務めている。彼は戸田造船郷土資料博物館が開館した1969年(昭和44年)に92歳の高齢で他界しており、甥の陸郎とは長く親交があったようである。熊吉の孫の重利氏の話によると、代々継承されてきた藤蔵の造船資料を——戦前の昭和10年ころ横須賀海軍工廠に一時貸し出されているけれど——戸田造船郷土資料博物館に寄託する際に、藤蔵の書付(二)の白表紙に「石原藤蔵」と署名したのも、資料が収められていた大判封筒の裏面に「責任 石原出品 11点在中」と覚え書きをしるしたのも、兄の清一氏であるとのこと。これで、文献(1)で指摘した藤蔵資料の不明だった点が、ひとつはっきりしたことになる。

洋式帆船ヘダ号の優秀性に満足した幕府は、新たに「君沢(きみさわ)形」と称される同形の後継船を戸田と江戸石川島で合計10隻建造することにする。そして戸田製の6隻を幕府に引き渡した後、造船世話掛のうち藤蔵ら4名は石川島に派遣され、残り4隻を完成した。さらに明治維新以降、7人の船大工やその親族が、品川や横浜、横須賀、浦賀などに次々と開設された造船所で活躍した。近代日本の工業化が急速に進行するなかであって、そのような郷土の先輩らに刺激・影響されて、貧しかった戸田やその周辺の村々から若者たちが、こぞって横浜や横須賀に造船工として働きに

出ている。

野田陸郎もそのような一人だったらしく、大正時代半ばに、海軍省直属の横須賀海軍工廠(1903年に横須賀造船所から改称)に就職した。採用試験の際には、戸田の出身者は特別に優遇されたようである。彼は艀装工場・短舟部に配属されたことがわかっており、無口、真面目、器用と、絵にかいたような典型的な職人肌の人物であった。第二次世界大戦終結に伴う海軍工廠の操業停止のため、一時期沼津の港湾近くに移り住んで鉄工所で働いたけれど、やはり船を造る仕事がしたくて横浜ヨットに就職し、漁船や遊覧船など小型船舶の建造に従事した。最後は沼津に戻り亡くなっている。

われわれの手により簡易的にバウスプリットや帆装などを修繕したヘダ号模型と添え書きの写真を、図12と図13に示す。図13の添え書には、入浜地籍の石原藤蔵の記録により製作したとされており、ヘダ号の船体サイズとして、総長さ8丈1尺2寸(24.6m)、船首の高さ1丈3尺8寸(4.2m)、中央の高さ1丈3尺3寸(4.0m)、船尾の高さ1丈5尺5寸(4.7m)、最大幅1丈9尺7寸(6.0m)、帆柱二本の長さ7丈2寸(21.2m)と6丈8尺5寸(20.8m)と記されている。これらは確かに、藤蔵の書付の数値とよく一致している⁽¹⁾。



図12 諸口神社に奉納された野田陸郎製作のヘダ号小型模型(1/40)

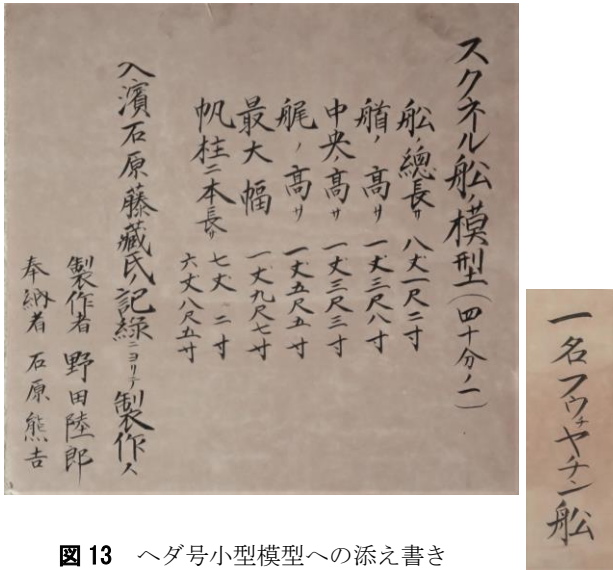


図 13 ヘダ号小型模型への添え書き

とはいえ、実際に出来上がった図 12 の模型を藤藏の設計図と比べると、いくつか相違点が見受けられる。例えば、ヘダ号の船首の形状はスプーン型であったけれど、この模型の船首はクリッパー型をしている。また、模型のメインマストの位置は、ヘダ号の場合よりやや中央寄りであり、さらに舵の形状も違っている。これらの相違が生じた理由として、実際に陸郎が関与していた当時の小型船の知見が影響しているのかもしれない。おそらく彼は、藤藏の設計図までは参考にしなかったのだろう。

ところで、ヘダ号の船体構造に関する記録が、石原藤藏の資料（書付と設計図）しか残されていないのは何故だろうか。ヘダ号の建造を指導したロシアの技術士官コロコリツェフによれば、船大工たちは彼らが携わったすべてのことを手帳に書きつけていたそうである。であれば、藤藏以外にも記録を残した者がいても不思議ではない。もちろん、明治以降、たびたび戸田を襲った風水害のため、それら造船資料が水浸しになったり流失したりした可能性はあるだろうし、世代交代や転居・新築の際に散逸したかもしれない。しかし、それですべてが説明できるとも思えない。この問題は、ヘダ号の造船資料の行方を考える上で避けて通れないと思われるので、以下で、ひとつの仮

説的推論を試みたい。

伊豆半島各地から急遽徴集された 100 名近い職人はいざ知らず、船大工として洋式帆船の構造や造船術を習得できる絶好の機会に恵まれた、戸田在住の 7 人の造船世話掛（緒明嘉吉 [54 歳]、石原藤藏 [47 歳]、渡辺金右衛門 [41 歳]、佐山太郎兵衛 [35 歳]、上田寅吉 [33 歳]、堤藤吉 [33 歳]、鈴木七助 [26 歳]）⁽²⁾ は、ヘダ号を建造しながら、それぞれ独自にその知見を熱心に筆録したことだろう。したがって彼らの資料が戸田に残されていないのには、何か理由があったはずである。それは、最高齢で体調不良の緒明嘉吉を除いた全員が、ヘダ号完成後幕府や諸藩の要請により、日本各地へ洋式造船術を伝授するため、指導に出かけたことと関係があるのではないだろうか。そのとき彼らは、課された任務の重大性を認識して、自らメモした造船記録書を携えて任地に赴いたにちがいない。

上田寅吉と鈴木七助は、幕府の命令により 1855 年 9 月（安政 2 年 8 月）に、戸田でまだ君沢形 6 隻を造っている最中であつたにもかかわらず、新設されたばかりの長崎海軍伝習所へ派遣されている。その後、寅吉は石川島で千代田形軍艦の建造に従事し、さらに榎本武揚らとともに海外留学生としてオランダへ出張を命じられた。一方、七助は、1857 年 9 月に日露追加条約締結のため長崎に入港したプチャーチン乗艦のアメリカ号の修理を手伝ったとの話が伝わるものの、長崎か江戸かはっきりとしないが、しばらくして進水作業中の事故がもとで肺炎を患い亡くなっている。

若くて働き盛りだった堤藤吉は、戸田での作業が終了するとただちに、萩の長州藩からの招聘を受けて小畑浦の恵美須ヶ鼻（えびすヶはな）において洋式造船工程のすべてを伝授し⁽³⁾、引き続いて三河の田原藩に乞われて、君沢形順応（じゅんのう）丸の建造を監督・指導している⁽⁴⁾。さらに彼は、1857 年 1 月（安政 3 年 12 月）に、石原藤藏、渡辺金右衛門、佐山太郎兵衛とともに、君沢形 4 隻を完成させるため石川島に出向するようとの

幕命を受けた。しかし不幸にして藤吉とそして太郎兵衛の二人は、開国にともない西洋人が持ち込んだ伝染病（コレラ）もしくは仕事中の事故のため相次いで江戸で死去した。

結局、日本各地へ洋式造船術を普及するため村を離れた戸田の船大工6人のうち、ほどなく無事帰郷したのは石原藤蔵と渡辺金右衛門だけであった（1887年〔明治20年〕になって上田寅吉は戸田に戻り生涯を終えている）。ただ金右衛門が、石川島で息子・忠右衛門と一緒に働いていることを勘案すると、一旦持ち出した手ずからの造船資料を戸田へ持ち帰った可能性が高いのは、藤蔵ひとりであったと推断することに無理はないだろう。他の者はそれぞれの任地で、資料を紛失したか（特に本人が死亡した場合には）、あるいは不必要になったからと譲渡もしくは廃棄したのではないだろうか。江戸時代末期の洋船建造に関する資料が石原家に残され、それが受け継がれてきたのは特筆に値することだったと思われる。

ただ一人離村しなかった緒明嘉吉の息子・菊三郎は、明治になって東京市の京橋区や芝区に造船所を開設しているけれど⁽⁵⁾、そこで洋式木造船を数多く造った際に、戸田から持っていった設計図を参考にしたとの話がある。造船資料の行方を調べる上で興味をひく伝聞ではあるが、いまとなつては残念ながら、その真偽を確かめるすべはない。

謝辞 — 石原熊吉と野田陸郎についての貴重な話および肖像画と写真を提供していただいた、石原清一氏と石原重利氏そして野田泰明氏に感謝の意を表します。

参考文献

(1) ヘダ号については、伊藤稔：「日本近代造船の礎—ヘダ号の建造」（羽衣出版、2020年）を参照のこと。
なおこの本では、江川太郎左衛門英龍の息子・英敏による「葦山（にらやま）形」の建造開始の時期および堤藤吉が長州藩と田原藩へ招かれた時期は、君沢

形10隻の建造計画が石川島で完了した後のように書いてあるけれど、正しくは戸田で6隻が完成した後である。

- (2) 各人の年齢はヘダ号建造時のもの（一部推定）。
- (3) 長州藩が早い段階で洋船建造に取りかかったのは、浦賀奉行所与力の中島三郎助のすすめで1855年12月（安政2年11月）に戸田を視察した桂小五郎（木戸孝允）が、造船に関わった船大工を招き、独自の造艦計画を実行に移すよう藩政府（藩主毛利敬親）に建議したことが大きく影響したようである（牛見真博：「近代造船の先駆者・渡辺蒿蔵（上）—幕末長州藩における海事志向の影響を踏まえて—」〔大島商船高等専門学校紀要 第51号、19頁、2018年〕。1857年1月（安政3年12月）、恵美須ヶ鼻に造成された船台式ドックにおいて君沢形の丙辰（へいしん）丸が進水する。
- (4) 田原藩は、1856年6月（安政3年5月）、海防と蝦夷地開拓のため洋船建造を決定。そこで、洋学者萱生郁蔵（かよういくぞう）と船大工喜太郎に命じ、いち早く戸田の船大工を呼び寄せた長州藩に出向き、仕事がすみ次第船大工を田原藩へ廻すように依頼する（同年12月）。翌1857年5月、渥美半島の波瀬（はぜ）海岸で堤藤吉を総棟梁として洋船建造がはじまるも、幕府から造船御用のため戸田の船大工全員を招集する旨が伝えられた。しかし藤吉に去られては困るので、その筋に陳情して彼は病氣療養中ということで、しばらく田原に留まることを許してもらう（田原町文化財調査会編：「田原町史（中巻）」〔田原町教育委員会、721～734頁、1975年〕。1857年10月（安政4年9月）、君沢形帆船の順応丸が進水する。
- (5) 緒明菊三郎は「日本造船業の創始者」と評されている（赤松範一編注：「赤松則良半生談—幕末オランダ留学の記録—」〔平凡社東洋文庫、252頁、1977年〕）。