



思い出の進徳丸

鈴木, 三郎

(Citation)

海事博物館研究年報, 50:8-13

(Issue Date)

2023-03-31

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(JaLCD0I)

<https://doi.org/10.24546/0100482207>

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/0100482207>



思い出の進徳丸

神戸大学名誉教授 鈴木 三 郎

本紙の小稿は、令和4年11月26日に神戸大学の深江キャンパスにおいて催された海事博物館市民セミナーにおいて講演した内容を再校したものです。

プロローグ

小生が練習船進徳丸（しんとくまる）と出会ったのは、神戸商船大学航海学科第10期生として昭和36年11月に1年次の短期航海実習の途次、潮岬沖から御前崎沖に向かって航行中に、遙か沖合いで黒煙を上げて西航している船影を望見したときでした。「あれ！！ 火事を起こしている！」と言うと、当直の2等航海士が笑って「あれは進徳丸だよ」と教えてくれた。進徳丸は、タキタキの船だから煙が凄いんだと言う。石炭炊きの蒸気レシプロエンジンの船である。

大学卒業後は運輸省航海訓練所に奉職し、大成丸、日本丸、進徳丸（2代目機船）、銀河丸、北斗丸と乗船勤務中は進徳丸の動向を伝え聞くのみでした。昭和46年の春、航海訓練所から出向し神戸商船大学助手として赴任して以来、海技実習担当教官、青少年海洋訓練活動の学内指導者、進徳丸の保存手入れのボランティア、さらには進徳丸解体・メモリアル建造参画者として、平成18年の春に定年退職するまで進徳丸に関わりました。

第1章 帆船時代

1.1 概要

練習帆船進徳丸は大正12（1923）年12月19日に神戸高等商船学校の練習船として神戸三菱造船所で建造され進水しました。当時国内には大型帆船を設計・建造する技術が無く、イギリスのLamage & Ferguson Co. に設計・建造指導を依頼し、帆式を旋回性能の優れた4檣バーカンティンとして建造されました。その要目は全長109.1m、幅13.41m、喫水6.96m、メインマスト高61.92m（キール上）で、帆数20枚の総帆面積2,713

m²で、625Hpの三段膨張往復動機関2基を備えたもので、定員は乗組員72名、生徒120名の総定員192名の、世界でも帆船建造の歴史に残る屈指のものでした。（図1）



図1 建造当初の進徳丸

1.2 命名

進徳丸命名の由来は次のようである。進徳丸進水の3か月前の大正12年9月1日に関東大震災が発生し、国内の世情が大いに乱れ、これを安定させるため11月10日「国民精神作興ニ関スル詔書」を發布された。その詔書の一文に「……宜シク教育ノ淵源ヲ崇ヒテ智徳ノ竝進ヲ努メ綱紀ヲ肅正シ風俗ヲ匡励……」とあり、この「智徳ノ竝進」の言葉より進水式の折り、当時の文部大臣岡野敬次郎氏により「進徳丸」と命名されました。

1.3 練習航海と改装

第1次遠洋航海では大正13（1924）年5月26日、サンピドロ・ホノルルに向け130余日の練習航海に出ました。以来、遠洋航海は太平洋戦争開戦前の昭和16（1941）年6月からの第34次遠洋航海まで環太平洋諸国を歴訪しましたが、開戦により終了しました。この間の昭和4（1929）年、メイン・ミズン・ジガーマストのブームスルが大き過ぎて縮展帆の取り扱いに手間取っていたことから、それぞれ2分割し、ガフを2本とする改装が行なわれました。（図2）



図2 ブームスルを改装した進徳丸

第34次遠洋航海終了までの主な訪問地は、北米、ハワイ、南太平洋、オーストラリア、ニュージーランド等々でした。(図3)

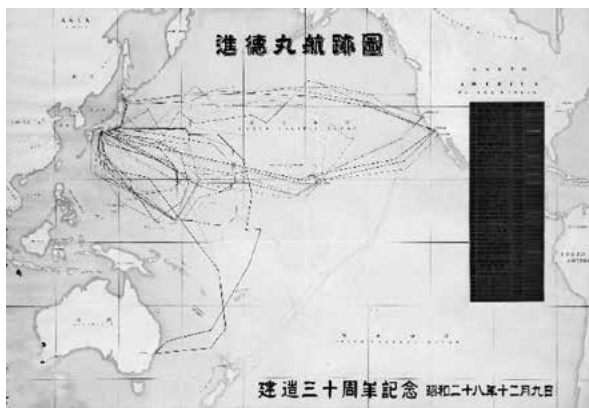


図3 進徳丸航跡図(第1次～34次航海)

昭和16年の第34次遠洋航海終了後より昭和19年7月まで、この帆装のまま沿岸練習航海として瀬戸内海を中心に石炭等の物資輸送を兼ねて短期練習航海に従事しています。

第2章 汽船時代

2.1 汽船として大改装

昭和16年12月より昭和19年7月までの間、上記のように帆船として短期練習航海として、九州・尼崎間の石炭輸送に従事しましたが、帆装のままでの物資輸送はマストや索具が多く効率が非常に悪いことと、戦時中であることから汽船に改装することになり、昭和19(1944)年7月及び9月の2回にわたり帆装を撤去し汽船へと改装されました。その主な内容は、バウスプリット、フォアマスト上部、メインマスト、ミズンマスト、船尾フード等の撤去の他、バラスト500トンの陸揚げ、ファアマストの下部とジガーマストの残置、船橋

楼の汽船仕様への改装等々でした。(図4)

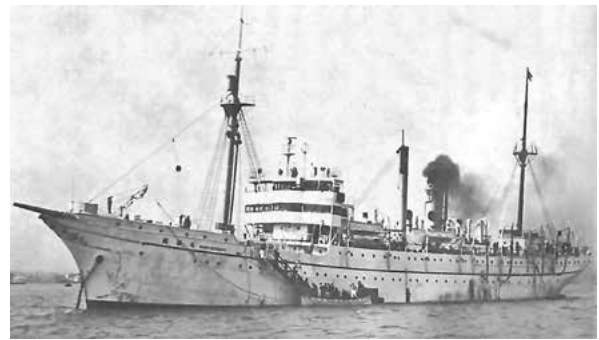


図4 汽船に改装された進徳丸

2.2 被爆から汽船時代

戦争末期の短期練習航海の最中、触雷を避けるため播磨灘の東二見沖に錨泊していた進徳丸は昭和20(1945)年7月24日から30日に亘り、米軍艦載機によるロケット・機銃弾による攻撃を受け、応戦能力を持たないことから被爆・炎上し、乗組員や学生はただただ負傷者の治療と消火活動をするのみでした。この攻撃により学生5名と乗組員1名が殉職しています。

度重なる攻撃を受けた進徳丸は左舷に大きく傾斜・浸水に見まわれ、転覆・沈没を防ぐため、辛うじて動くエンジンにより東二見沖約500mまで接近して任意搁座しました。(図5)



図5 爆撃を受け任意搁座した進徳丸

2.3 戦後の汽船練習船進徳丸

戦争が終わり東二見沖に監視員のみで放置同然にされていた進徳丸でしたが、引き揚げ・改修が可能であること並びに戦後復興に海運力が強く求められたことにより、昭和21(1946)年7月から8月にかけて引き揚げ作業が行われ、三菱神戸造船所へ曳航し改装工事が行われ、翌昭和22年に改装工事が完了しました。ここに新たな汽船練習船進

徳丸として活躍することとなり、昭和38（1963）年3月まで就役しました。（図6）

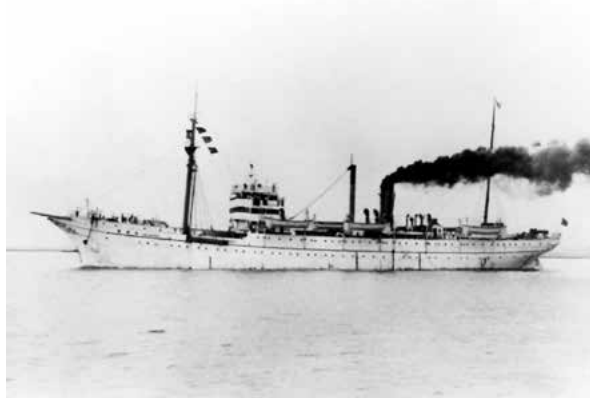


図6 改装なった進徳丸

この間の特筆すべき航海として、昭和22年12月の海防艦「笠戸」の佐世保から神戸への曳航及び昭和31年10月のナホトカからの引き揚げ輸送航海があります。

2.4 練習船隊の整備

戦争で壊滅状態になった練習船隊は、船員教育の重要性と緊急性に鑑み、順次整備が進められ、進徳丸に続き、昭和27年には藤永田造船所において「北斗丸」が竣工し就役、翌昭和28年には「日本丸」が帆装復帰、昭和29年には日本郵船の小樽丸を石川島播磨造船所において改装した「大成丸」が、昭和30年には日本郵船の雲仙丸を日本鋼管浅野ドックにおいて改装し「銀河丸」が、さらに同年には「海王丸」が帆装復帰して練習船隊が整備されました。

第3章 陸上施設時代

3.1 陸上施設

汽船進徳丸は、大正12（1923）年の建造から昭和37（1962）年まで39年が経過し、終戦間際の爆撃で炎上したこと等で老朽化が進み耐航性に難があることや、技術開発が進み、時代に即した練習船整備の必要性の観点から新しい練習船の建造が進められ、昭和37（1962）年12月に自動化機関を備えた2世の機船練習船「進徳丸」が誕生しました。（図7）これにより汽船練習船進徳丸は昭和37年12月に退役しました。



図7 機船練習船「進徳丸」

その後、退役した汽船進徳丸の有効利用に関しては種々議論が進められましたが、なかなか進展せず、神戸港内に係留されたまま2年半が経過しました。このような中、神戸商船大学のキャンパス整備と相まって昭和42（1967）年、神戸商船大学キャンパス内の東南角の高橋川西岸に青少年海洋訓練センターの施設として陸揚げ保存されることになりました。（図8）



図8 海洋訓練センターとしての進徳丸

3.2 青少年海洋訓練センターの設立

陸揚げされた進徳丸施設を保存、維持し運営するために、神戸商船大学、神戸市、兵庫県、企業集団、教育関係者や日本船舶振興会等により昭和42年12月に財団法人進徳丸保存会が設立されました。

この法人の事業内容は以下のとおりです。

1. 保存整備に関する事業
2. 海事思想の普及に関する事業
3. 海洋訓練を通じて青少年の心身の練磨・情操の涵養に資する事業
4. 進徳丸及び海事に関する資料の収集、展示及び保全に関する事業
5. その他、上述した目的の達成のために必要な事業

また、これら事業を達成するために以下の整備が進められました。

- イ. 船体内外装の改修（特に事務室の整備）
- ロ. 約150人収容可能な宿泊施設の整備（食堂・厨房・浴室・便所・照明装置等々）
- ハ. 6mカッター6隻の整備
- ニ. 結索練習用の鋼製スタンド6基の整備
- ホ. 映画フィルム（帆船遠洋航海の記録等々）
- ヘ. 手旗、練習用ロープ、図書
- ト. 事務機器 等々

なお、これらの事業を直接支える人員は次のとおり。

- | | |
|--------------|------------|
| 1. 事務職員（常駐） | 1名 |
| 2. 技術職員（非常勤） | 1名 |
| 3. 厨房職員 | その都度1名～3名 |
| 4. 指導員（大学教官） | その都度1名～4名 |
| 5. 指導補助（学生） | その都度6名～10名 |
- 等々

3.3 海洋訓練の標準プログラム

海洋訓練の内容は、提供できる内容を例示して参加団体の学年や希望等と合わせて協議し決定していましたが、ほぼ「訓練標準プログラム」に則って行われました。（表1）

3.4 人気の高いプログラム

イ. カッターレース

訓練生を班に分け進徳丸所有の6mカッターで初期撓漕（プーリング）訓練をした後、2回目又は3回目で各班による距離約500mでの対抗のレースを行いました。これには指導者の指導のレベルも如実に現れ、訓練生も指導者も一生懸命になり大変盛り上がり、有意義な思い出多い行事のひとつになりました。

ロ. 肝試し

夕刻のレクリエーション時に行いました。訓練生を上甲板上船尾から船首まで往復するものですが、指導補助者が上甲板にある施設（エンジンケースやファンネルや船橋やウインドラス）の蔭に隠れて訓練生を驚かすものでした。とりわけ、タイムベルの引手にテグスを結び訓練生が通り過ぎた直後にテグスを引き、この鐘をカーンと鳴らして訓練生を驚かすものです。また、モップを頭に懸けシーツを体に巻き幽霊を模して物陰より驚かすものもありました。

ハ. 映画会鑑賞会

上甲板上のハウスの壁を利用して遠洋航海の記録等のフィルムを放映するもので、特に現にいる指導員が学生時代の記録には人気がありました。

ニ. 星の話

夕刻満天の星空を仰ぎながら、星の名前を示し、星を探す方法や星座の構成や星座の逸話などは訓練生も興味をもって聞き入ったものでした。

ホ. ロープ結び

簡単な数種類の結び方を教えたのち、「これだけは覚えて帰り、お父さんやお母さんに教えてあげてごらん。家族はびっくりしますよ!」と、もやい結び（ボーラインノット）を教え込みました。

3.5 苦労話

1. 大多数の訓練生は、土曜・日曜日、また、春・夏の長期休みに受講に来ます、指導補助なる学生も休みに入っていますので、指導補助学

表1 訓練の標準プログラム

日程	時間	日 課	日程	時間	日 課
第1日	午後2時	開講式 オリエンテーション	第2日	午前7時	起床・体操・国旗掲揚
	3	手旗・縄結び		8	清掃・朝食
	4			9	講義
	5	国旗降納・夕食		10	操船基本指導
	6			11	カッター操練
	7	講義		12	昼食
	8	映画		午後1時	カッター・ヨット・伝馬等
	9	レクリエーション		2	による操練
	10	消灯・就寝		3	座談会
				4	国旗降納・閉講式

生は学生自治会を通じて募集しますが、主にカッター部員やヨット部員が中心となりました。指導補助学生の能力や言動を揃えることに苦勞しました。

2. 訓練生は小学校高学年と中学校生低学年が主でした。しかし、同学年の訓練生であっても体力・理解力に大きな違いがあり、同じように教えることの難しさを感じました。とりわけ、ロープ結びでは指先の器用な人は一度で覚えませんが、何度やってもできない人もいて苦勞しました。
3. 運営面では、常勤事務員が一人であったため、不在の折りに小生に電話が入ってくることがあり、伝書鳩役を演じなければならないことが多々ありました。また厨房職員の手配は臨時雇用であるため、多人数の食事の準備であり、適切な人材を見つけられず、難渋することが度々で船会社に頼み込むこと多々ありました。
4. 保存手入れでは、雨漏りには苦勞させられました。船底に溜まった雨水を携帯ポンプで吸引しホースを使ってスカツル（舷窓）から高梁川に放流せざるをえませんでした。居住区内でも甲板から落ちてくる雨を並べたタップで受けざるをえませんでした。また、進徳丸の手入れが十分にできず、タッチアップ（部分塗装）一つにしてもペイント不足や適切な刷毛の準備が出来ないことに悩まされました。デッキコンボにできた亀裂には所々に錆が浮き、やむなく放置せざるをえませんでした。

第4章 進徳丸メモリアル

4.1 阪神淡路大震災

平成7（1995）年1月17日の早朝に発生した大地震において進徳丸は大きな致命的被害を受けました。高橋川護岸（進徳丸の左舷側護岸）が崩落し、地震直後には進徳丸の船体全体が東方へ約50cm移動し、左舷側に約5度傾斜、また、右舷側の地面には南北に約10cmの亀裂が走りました。これらの亀裂と傾斜は日が経つにつれて拡大し、1か月後には東方に約1mの移動になり、傾斜角も約10度に拡大、右舷側地面の亀裂は約1m～1.5mと拡大したことから立入禁止の措置をとりました。

4.2 メモリアルの建造

震災の前年に神戸商船大学創基75周年記念事業として進徳丸の抜本的な保存整備を計画し、年明けより工事に入る予定でした。しかし、被災後の進徳丸を引き続き保存整備出来るかは、元の位置に戻すために船体そのものを持ち上げることが出来るかどうかが重要でした。キール（竜骨）を含む船底外板や甲板の劣化が進み極めて脆弱であること、陸揚げ時に投入した固定バラストの正確な重量や位置が不明であること等の理由から復旧は困難であると判断され、保存整備計画は断念せざるをえませんでした。

そこで帆船時代や汽船時代、戦前戦中を経て戦後においても多くの海の若人を育て活躍した進徳丸の輝かしい歴史を偲び、その業績を永く後世に伝えるためにメモリアルを設置することになりました。進徳丸の撤去工事は平成8（1996）年3月に完了しています。

メモリアルの設置位置は進徳丸のあった場所のすぐ西側キャンパスの南東角で高梁川と繋船池の間とし、その向きは学生が世界に漕ぎ出だすに相応しい向きの真南としました。その規模は、保存整備に用意されていた資金を超えない範囲で、船首楼を模擬し、周囲には波と海原を表すように白い玉砂利（波）と芝生（海原）をデザインし、船首部を高く持ち上げ、復元した唐草模様と学章を施しました。（図9）



図9 進徳丸メモリアル

4.3 メモリアル展示品

展示品の選定はあれこれ議論されましたが、メモリアルの大きさを鑑み、以下のものとなりました。

屋外展示品として、ジガーマスト上部、舵輪、大錨及び中錨、プロペラ、プロペラシャフト、汽笛、船名符字、スカツル 等々

屋内展示品として、船長公室、ソファ、テーブル、デスク、ベーン、サロン模様ガラス、帆船進徳丸航跡図、学生居室、学生ボンク、ベンチ、ビーム、プリズム式デッキライト、3連膨張式往復動蒸気機関1基 等々

また、タイムベルは海事資料館（現海事博物館）に展示することにしました。

第5章 ふね遺産への認定

進徳丸は練習船として初めてわが国で建造された大型鋼製帆船で、その実績は船舶職員養成に帆船として約21年間、汽船として約19年間の永きにわたり従事し、青少年海洋訓練センターとして海事思想の普及に約27年間貢献し、足掛け72年間（係留期間を含む）の永きにわたりその偉業を国内外に示しました。養成した船員数は約1万1900余名、青少年センターでの訓練生は約8万1000余名にのぼりました。総航海距離は52万9000マイル（地球約24.5周）に及ぶものでした。

令和3（2021）年7月22日に日本船舶海洋工学会は進徳丸の功績を讃え、ふね遺産第38号（非現存船第8号）として「ふね遺産」に認定しました。（図10）

主な参考文献

練習船進徳丸史（進徳丸編集委員会）

商船学校校友会誌 No.431

海洋会誌「海洋」No.622

練習船進徳丸の記録（航海訓練所）

「老船長の航海余録」（五野経三著）

著者略歴

昭和18年3月生まれ

昭和40年9月 神戸商船大学商船学部航海学科卒業（第10期生）

昭和40年10月～昭和46年3月 運輸省航海訓練所助手（運輸教官）

昭和46年4月～平成16年 神戸商船大学航海学科助手・助教授・教授

平成16年～平成18年 神戸大学海事科学研究科教授

平成18年3月 定年退職

平成18年4月 神戸大学名誉教授

主な社会活動

元（運輸省）神戸船員地方労働委員会（公益委員）

元（労働省）神戸港湾労働審議会（公益委員）

元（公）日本海難防止協会（委員）

元（公）神戸海難防止研究会（委員）

元（公）瀬戸内海海上安全協会（専門委員）

現（香川県）豊島廃棄物処理等フォローアップ委員会（委員）

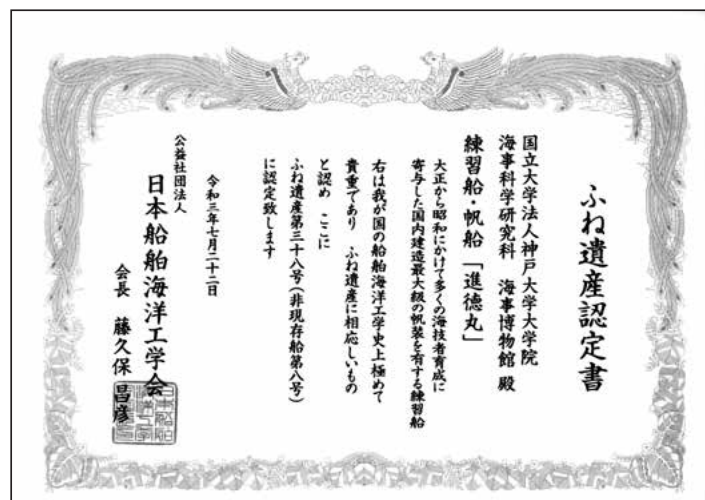


図10 ふね遺産進徳丸