

【解説】

海上保安大学校練習船「栗橋」の来歴

河本直紀*

A History of the Japan Coast Guard Academy

Training Ship *Kurihashi*

Naoki Kawamoto

Abstract

In this article we wish to describe a brief history of the training ship *Kurihashi* of more than 57 years. She was built in Denmark in 1897 as a Swedish rescue ship for a salvaging company, and purchased by the Imperial Japanese Navy in 1905 during Russo-Japanese War. She could survive the Second World War, and after that served as the first training ship of Japan Coast Guard Academy. She was decommissioned in 1954 and scrapped in 1955.

Keyword: Kurihashi, Herakles, Neptun, Helsingør, Japan Coast Guard Academy

1 はじめに

海上保安大学校の初代練習船栗橋は幸運な船である。船齢は最終的には57年を越え、大型客船や大型軍艦のように世間的に有名になることはなかったが、その時々で与えられた役割を着実に果たし、それぞれの分野で信頼を勝ち得ていた。船種としてはいわゆる雑役船なので詳細な記録が残っていることはあまり期待できず、初めにあったのは半ページの文書と一枚の写真のみであった。かすかな活動の痕跡も見付かればと始めた資料収集によって、結果的には予想外に多くの記録が国内、国外に残されていることが明らかとなった。まだ空白の部分もあるが、これらによって栗橋の来歴をたどってみたい。略歴については既に[FK61, KD83, TB87, KW03]等で紹介されているが、その後利用可能となった資料等により追加・修正を行い、現在までに明らかになったこの船の多様な歴史を記録に留めておきたい。

2 ネプトゥーン社救難船

1897年（明治30年）

後の海上保安大学校練習船栗橋は19世紀末の

北欧で生まれた。スウェーデンを対岸に望むデンマークの都市ヘルシンゴー（Helsingør）にあるヘルシンゴー造船所（詳しくはヘルシンゴー鉄船機関製作所 Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri）でクリスマス前日の12月24日に竣工した[HL82, LL04]。ヘルシンゴーはコペンハーゲンの北40kmのところにある小都市であるがシェークスピアのハムレットの舞台となったエルシノア城があることで有名である。造船所は城に隣接しており、このときより遡ること15年、1882年（明治15年）の5月1日に設立され、栗橋はこの造船所の第68番船である。船主はスウェーデンのサルベージ会社、ネプトゥーン（Neptun）社で、救難汽船ヘラーケレス（Herakles）として建造されたもので

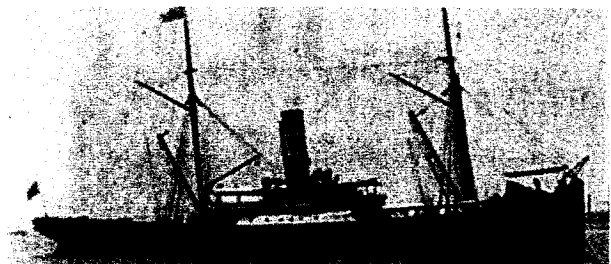


図1 救難船ヘラーケレス[MT70]

Received November 6, 2009

*海上保安大学校 kawamoto@jcga.ac.jp

ある[HL82, LL04]。造船所は1980年代まで操業していたようであるが現在では跡地は公園になっている。

ネプトゥーン社は1870年（明治3年）8月27日の創立で救難業務を開始したが、その後新たに専用の救難船を建造することとなり、1896年（明治29年）8月にスウェーデンの都市ヨーテボリ（Göteborg）で新造船の基本設計が行われた。そのときの船体線図がスウェーデンに残されていて設計者のサインもある[HR96]。一般配置図は旧海軍が購入を検討したときの資料として日本側に提供されたようで青写真が旧海軍の文書中に残されている[KG04d]。なお、ネプトゥーン社は1970年頃まではサルベージ事業を行って、戦列艦ヴァーサ（Vasa）の引き揚げなども行っているが[MT70]、現在ではこの分野から撤退している。

1898年（明治31年）

新鋭救難船ヘラークレスは直ちに活動を開始することとなり、1月17日に Hypatia、3月23日に Vill de Rome の救難作業を行った[LG02]。そこへ3月25日に英国 P&O 社のシドニー航路の8,000トンの大型客船チャイナ（China）が紅海の南端のペリム（Perim）島の近くで座礁し船底を大きく損傷するという事故が起こった。幸いなことにこの事故による死傷者は無かったが、損傷が船底の広範囲に及んだため離礁作業は容易ではなかった。ヘラークレスは直ちにこの作業に投入され、半年に及ぶ救難作業の結果9月16日に離礁に成功した。この成功は英国では大きく報道されたので、海事関係者にヘラークレスの名前を印象付けたものと思われる。当時のヘラークレスの航海日誌が残されていて詳しい経過を知ることが可能である[MT70]。



図2 チャイナの座礁(1898)[MT70]

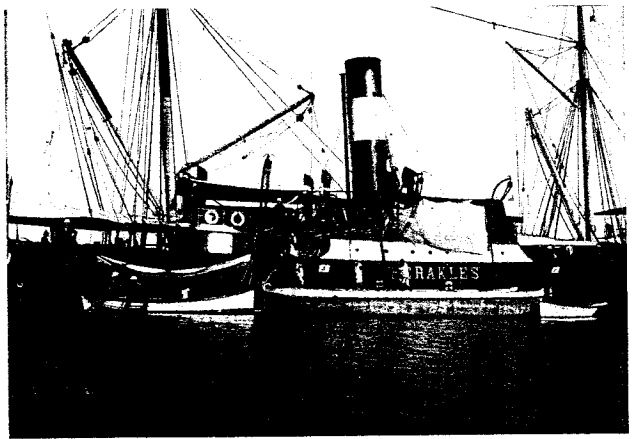


図3 スエズ運河でのヘラークレス(1901)[LG02]

この後もヘラークレスの救難作業は続いて行く。ストックホルムにある産業史センターの調査[LG02]によれば1904年（明治37年）までのリストは次のようになる。

1899年（明治32年）

3月13日の Catalina、10月8日の Aphrodite、12月12日の Denton Grange、12月26日の Citta de Ginoce の救難。

1900年（明治33年）

3月2日の Venezuela、3月10日の Venezuela、5月15日の Coventino、6月20日の Hermine、7月12日の Gran Antilla、11月2日の Calliope、12月21日の Neto の救難。

1901年（明治34年）

1月16日の Amicizia、2月12日の Spartan Prince、2月19日の Camden、3月15日の Amercizia、7月16日の Capeador、9月24日の Cobra の救難。

1902年（明治35年）

2月13日の Asturia の救難。5月4日の Deptford の救難。

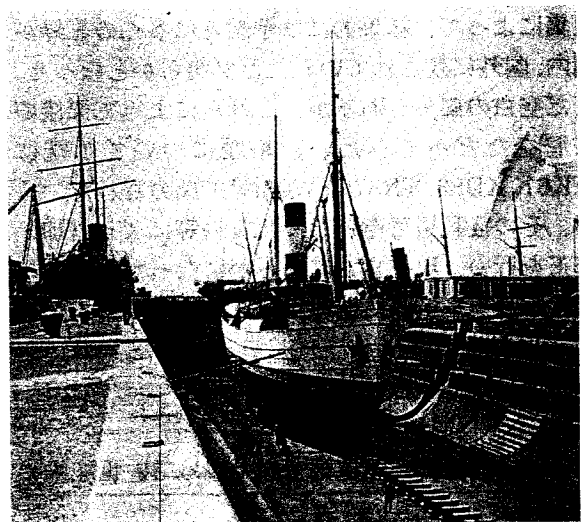


図4 カジス港（スペイン）での入渠(1902)[LG02]



図5 チリの救難作業(1903)[FK94]

1903年(明治36年)

2月25日のCedardene、5月9日のChiliの救難。

1904年(明治37年)

3月5日のDiligent、4月26日のHoratio、12月31日のLaura Kの救難。

この時点でのロイズによる主要目は次の通り。

船名 Herakles, 船籍 スウェーデン

船級 ロイズ 100A1, 総トン数 592

燃料庫 ニューカッスル炭 200 トン

喫水 約12フィート, 全長 190フィート

幅 30.1フィート, 深さ 17.6フィート

ボイラー2基

エンジン 三段膨張, 馬力 1,100

平均速力 12ノット。

排水ポンプ

固定式遠心ポンプ 1基 2,500 トン/時

移動式蒸気遠心ポンプ 2台 2,000 トン/時

移動式電動遠心ポンプ 2台 2,400 トン/時

移動式蒸気ポンプ 1台 400 トン/時

総計 7,300 トン/時[LL04]

3 旧海軍救難船

1905年(明治38年)

前年の2月8日に日露戦争が開戦となる。旅順港周辺でも海陸の戦闘が始まり、この年1月2日の日本軍による占領まで続いた。このため多くの艦船が沈没してその処理が問題となった。特にロシアの軍艦については日本海軍が再利用することとしたために、引揚作業のための資機材を用意する必要が生じた。旅順占領後になって国外から数隻の救難作業船を購入するための交渉が始められ、ヘラークレスも購入の候補となった。同じ会社の少し小型のヘルメス(Hermes)も購入候補となっている。海軍が直接購入することには支障があると判断されたようで、間に民間企業を挟んで転売の形を取っている。香港に本社のある英国系の企業で海運業にも携わっていたジャーディン・マジ

ソン商会(Jardine, Matheson & Co.)の横浜支店が仲介している[KG04d]。なお購入の経緯については異説もある[FK61]。当時地中海にあったヘラークレスをジャーディン・マジソン商会がネプトゥーン社から購入して、商会の手によって香港を経由して長崎まで回航して、長崎で海軍に引き渡されている。購入契約は2月29日に行われ、長崎での引渡しは5月17日で、当日直ちに佐世保に回航されて海軍工廠で船底、外舷の塗装等の整備が行われ[KGa]、5月22日に栗橋丸と改名して、佐世保鎮守府の雑役船(救難船)となった[MY85]。なお、長崎到着の10日後の5月27日には日本海海戦があり、ヘラークレスの日本への回航はロシアのバルチック艦隊と相前後しての航海となっている。香港出港時にもロシア側を欺くために目的地は上海としている[KG04d]。なお、ジャーディン・マジソン商会の活動は第二次大戦中の日本軍の香港占領により一時的に制約を受けたが、形を変えて現在も続いている。

栗橋丸と同じ時期に購入された救難船に猿橋丸がある。1903年(明治36年)年11月の建造で1905年(明治38年)2月7日に購入し、5月11日に長崎に到着したイタリアの救難船サルス(Sars)である。この船には二人乗りの小型潜水艇が装備されていた。100mまで潜水できて水中での移動も可能で、水中での作業用に2本のマニピュレータを備えた当時としては驚くべきハイテク装置であったが[KGa, KG04d]、その後海軍は潜水艇をほとんど使用しなかったようである。なお、栗橋丸、猿橋丸という名前はそれぞれ元の船名を考慮したものようであるが、1907年(明治40年)10月25日旅順で引き揚げられたロシアの救難船シラチ(Sirachi)は修理が完了すると淀橋丸となった[FK61, KG04c]。1905年(明治38年)3月28日に捕獲されたドイツ籍の救難曳船インダ

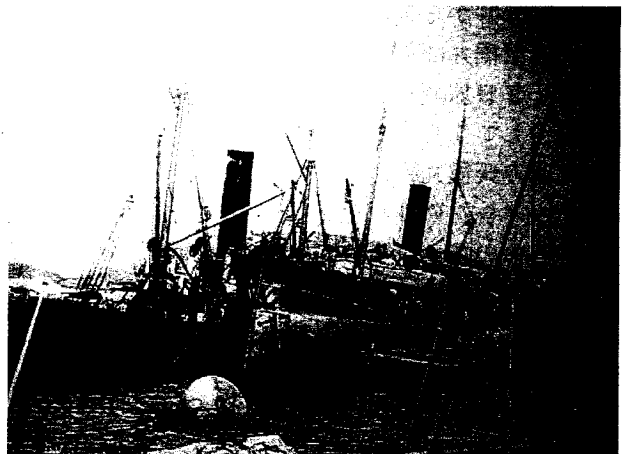


図6 旅順港での栗橋丸(左)(1905)[TD04]

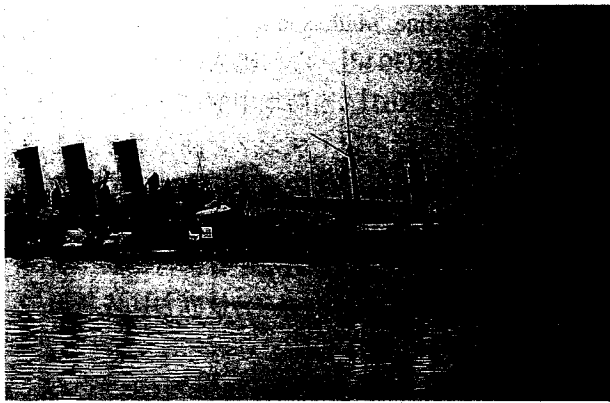


図7 旅順港での栗橋丸(右)(1905)[TD04]

ストリー (Industrie) は板橋丸となった[KG04a]。これも旧名を考慮したものであろう。これらの救難船は後に栗橋丸は横須賀、猿橋丸は佐世保、淀橋丸は大湊、板橋丸は呉に配属になった。

栗橋丸は佐世保工廠での整備終了後に旅順に派遣され、当面の目標であった旅順港でのロシア軍艦等の引揚げ作業を行った。潜水士の作業と大型ポンプによる排水の結果として次のように

バーヤン (Bayan) (阿蘇) 6月24日
ペレスウェート (Peresviet) (相模) 6月29日
ポルタワ (Poltava) (丹後) 7月22日
パルラダ (Pallada) (津軽) 8月12日
レトウィザン (Retvizan) (肥前) 9月22日
ポビエダ (Pobieda) (周防) 10月17日

等の救難作業を行い浮揚させた[FK61]。

1906年(明治39年)

日露戦争開戦の年1904年(明治37年)の8月21日樺太南部のコルサコフ沖の浅瀬に日本海軍と交戦したロシア軍艦ノーウィック (Novik) が擱座沈没して放棄された。翌1905年(明治38年)7月に日本軍の樺太占領によりノーウィックの調査が可能となり、その結果引揚げられることとなった。作業は途中まで進行したが、秋になり天候不順で10月1日に中止され、その後1906年(明治39年)5月から工作船関東丸により作業が再開された。栗橋丸にも作業に参加するよう要請があり、6月2日旅順を出発し、佐世保、横須賀、函館を経由して7月6日に現地に到着した。作業は順調に進み栗橋丸等のポンプを使って、7月12日にノーウィックの排水を始めると当日浮揚に成功した。応急の浸水対策をして31日に関東丸に曳航されてノーウィックは現地を離れ、小樽に寄港し、8月5日に函館のドックに入りここで艦底の修理を行なった。8月20日にノーウィックは鈴谷と命名され、修理終了後9月26日に再び関東丸に曳航されて函館を出発、28日に横須賀に到着した。栗橋丸も函館までは同行したが、一足早く8

月26日に函館を出発し29日に横須賀に到着した[KGb]。なおこの間、8月6日に栗橋丸は佐世保から横須賀の港務部に移籍された。その後9月19日から12月19日まで佐世保に回航されて、曳船として旅順から佐世保まで船舶の曳航で3往復した[KG04b]。

1908年(明治41年)

練習艦隊が台湾海峡のポンフー諸島の馬公に停泊中の4月30日練習艦松島の火薬庫から出火、爆発沈没して207名の死者を出した。横須賀の栗橋丸にも直ちに救援に向かうよう準備の指示が出され5月11日に馬公到着の予定で5月2日に出港した[KG08b]。その後救援活動を行い8月に主砲等が引揚げられた後、横須賀に帰港したものである。運貨船2隻を台湾から横須賀まで曳航[KG08a]。

1910年(明治43年)

伊勢湾に射撃場を設定するための浮標等を積んで栗橋丸は4月13日に横須賀を出発し、工事は6月24日に終了した[KG10]。

1911年(明治44年)

暴風雨を避けようとして駆逐艦春雨が11月24日に志摩半島菅崎で座礁沈没した。乗組員64名のうち救助されたのは20名であった。周辺地域の海女400人が行方不明者の捜索にあたり44名全員の遺体を収容した。栗橋丸は11月29日に横須賀を発ち、30日から事故の実状調査を行った。その結果、浮揚は困難とされ、春雨は放棄されることとなった[KG11]。

1917年(大正6年)

7月25日に巡洋艦音羽が濃霧のため志摩半島大王埼で座礁した。幸いなことに事故による死傷者は無かった。救難活動のため当日に栗橋丸も横須賀から出動し、26日に現地に到着した。28日から浸水箇所の排水作業を開始したが、効果は思わしくなくその後の暴風雨で船体が折損して、8月10日に救難作業は中止となり栗橋丸は横須賀に帰港した[KG17]。

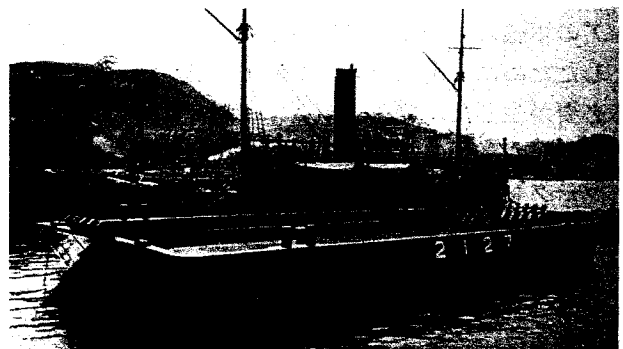


図8 横須賀長浦での栗橋丸(1916)[FK94]

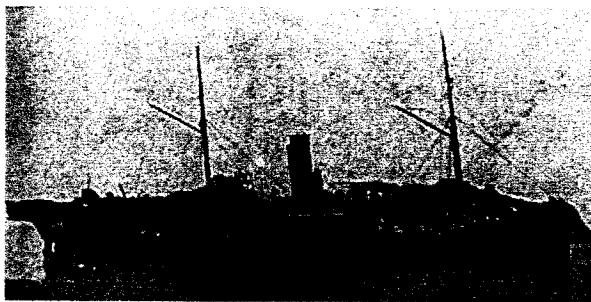


図9 横須賀長浦での栗橋[PR25]

1919年(大正8年)

4月末から約一月間浚渫船と泥受船を回航するため呉、佐世保、舞鶴へ回航した[KG19]。

1920年(大正9年)

シベリア出兵は1918年(大正7年)から行われていたが、1920年(大正9年)から日本軍による北樺太の保障占領が始まり1925年(大正14年)まで続いた。これに伴い、夏季の航路標識の設置と秋季の撤去の作業に栗橋も出動した。6月26日に横須賀出港、7月4日シベリア、デカストリー入港[KG20]。この間の7月1日に栗橋と改称している[KG40, MY85]。そして7月5日から8月19日まで間宮海峡で沈船の除去作業を行い[KG20]、10月に横須賀に帰っている。

1921年(大正10年)

9月16日に戦艦三笠がウラジオストックで濃霧で座礁した際には栗橋にも救援の要請があったが、沈船の除去作業を中断できないとの理由で急行不可としている[KG21]。

1924年(大正13年)

6月には航路標識の設置を巡って間宮海峡でソ連の設標船と栗橋を含む日本側との現地交渉も行われた[RG24a, RG24b]。この年まで1920年(大正9年)から毎年夏季になるとおよそ5ヶ月間栗橋はロシア沿岸に派遣されている[KG40]。

1925年(大正14年)

6月の調査では栗橋の常用速力は10ノットとされている[KG25]。

1927年(昭和2年)

横須賀と下田の湊海軍病院との間の交通船としては淀橋がしばらく使われていたが、7月に淀橋は大湊へ移管されることとなり、以後は栗橋が交通船を兼ねて運用されることとなった[KG27, KG28b, KG31]。

1928年(昭和3年)

外国軍艦や民間の客船も参列して12月4日に横浜沖で行われた昭和天皇の即位記念の大礼特別観艦式の式場警備にあたる[KG28a]。

1930年(昭和5年)

秋に行われる特別大演習の際の安全確保のため伊豆諸島の銭洲岩礁に仮設灯標を設置することとなった。この4年前にも設置が試みられたが成功しなかった。6月14日に栗橋は資材と作業員を乗せて横須賀を出発、下田に寄港して15日に銭洲に着いたが波浪のため上陸できず、18日に再度試みたが、作業困難ということで21日に横須賀へ帰った。その後7月4日と7月14日にも銭洲に向け横須賀を発ったが波浪のため作業はできず帰投した。7月21日に4度目の出港をして22日に銭洲に着くと比較的穏やかな天候で、カッターで作業員が上陸することができて仮設灯標の設置に成功した。下田で一泊した後、銭洲で機器の調整、点検をして24日に横須賀に帰港した。演習終了後は11月15日に灯標の発光部を撤去するため栗橋は横須賀を出発、翌日作業を終え下田を経由して17日に横須賀に帰っている[KG30a]。

10月13日に搭載内火艇1隻を老朽化のため廃船としている[KG30b]。また、12月に横須賀鎮守府が行った調査によれば栗橋は応急的修理をして使用しているが、救難船としては使えないので代船が必要とされた[KG32]。

1931年(昭和6年)

5月には前年廃船とした内火艇の代わりにギグ2隻を搭載した[KG31]。

6月に海軍艦政本部が各鎮守府の救難船に関する簡単な調査を行った結果でも、栗橋は船齢が33年を越え外洋荒天航海には不向きとされた。栗橋と同じ時期に購入された佐世保の救難船猿橋はもう数年使用できるよう佐世保工場で改装工事を行うこととなった[KG31]。

1938年(昭和13年)

甲板の増設と居住区の改修が計画されたが、新鋭船の整備が進んでいたため中止となった[FK61, KR52]。12月31日に船種を救難船兼曳船と称する[MY85]。

1939年(昭和14年)

春から秋にかけて横須賀で大改装を行い以後数年間使用可能とする[FK61]。

1942年(昭和17年)

太平洋戦争開戦後間もない1月7日に2,000トンの貨物船第一雲海丸が伊豆半島沖の神子元島灯台の沖16海里で米潜水艦の攻撃を受け、栗橋を含む救難隊が横須賀から現場に向かった。救難作業は9日に打ち切りとなり、曳航不能ということで第一雲海丸は11日に沈没させられた[YC42]。

その後の戦時中の栗橋の活動に関しては現在のところ記録が見当たらず不明である。

4 戦後

1945 年（昭和 20 年）

戦争中の空襲等も免れ、栗橋は横須賀港務部所属で 8 月 15 日の終戦を迎えた。11 月 30 日に海軍省が廃止され 12 月 1 日に第二復員省となった。栗橋も他の艦船と同様に終戦後に連合国側に接收されたものと思われるが、引き続き日本側により運用され特別輸送艦として復員業務にあたり、主として国内の連絡に用いられた[FK61]。

1946 年（昭和 21 年）

春に浦賀船渠で整備中に空缶を焚いて約 1 ヶ月の修理が必要となり、活動を一時中止した[FK61]。初夏には引揚者用の毛布等の輸送で神戸、鹿児島、博多へ寄港。秋には密航者の送還で釜山へ行き、12 月には朝鮮人の送還と復員輸送のため博多と釜山を往復している[TB87, UD03]。なお、12 月 14 日に博多で木炭 100 トン補給、20 日にも博多で石炭 109 トン補給、26 日には呉で石炭 40 トンの補給を受けた[YF46]。特別輸送艦による復員輸送がほぼ終了した 12 月 15 日に特別輸送艦を解除され浦賀に係留[FK94]、復員庁第二復員局の保管船となったともいわれる[MY85]。なお、この年の 7 月 1 日に運輸省海運総局に不法入国船舶監視本部、九州海運局に不法入国船舶監視部が置かれ海上での監視活動が始まった[KJ61]。

1947 年（昭和 22 年）

1 月 27 日から 2 月 15 日まで浦賀造船所で修理を行い排水ポンプを撤去[YF46, UD03]。海上保安業務の強化のため 8 月 28 日海運総局に旧海軍の駆潜特務艇 28 隻が引渡され[KJ61]、COAST PATROL の標識を付けて運用が開始された。栗橋も非公式（臨時）運航の監視船として運用されたものと思われる。

5 海上保安庁巡視船

1948 年（昭和 23 年）

前年の復員庁の廃止後 1 月 1 日第二復員局が廃止され、運輸省に臨時掃海管船部を設置、栗橋も運輸省に編入[FK61, KZ03]。2 月、3 月は局地輸

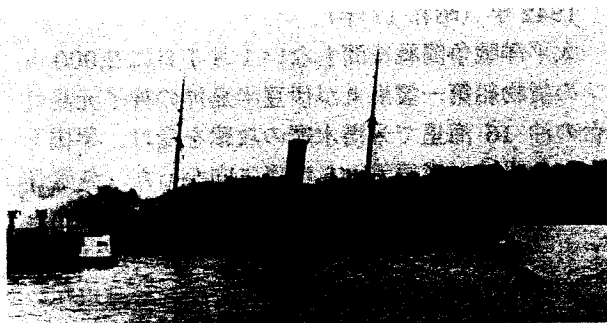


図 10 横須賀長浦での栗橋(1946)[FK94]

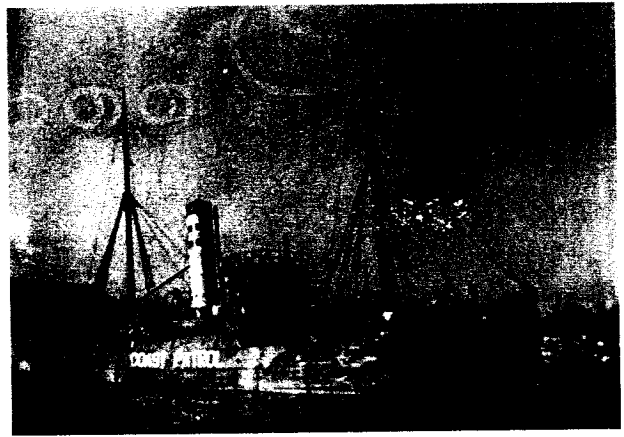


図 11 横須賀長浦での栗橋(1948)[UD03]

送にあたり、掃海用のワイヤー等の運搬やバージ等の回航を行った[UD03]。5 月 1 日に海上保安庁が設置され、不法入国船舶監視本部等の船艇を移管、巡視船 29 隻、港内艇（後に巡視艇）103 隻、航路啓開業務用船 53 隻、水路業務用船 20 隻、燈台業務用船 52 隻および雑船 23 隻、合計 280 隻で発足した[KJ61]。栗橋も横須賀管船部所属の救難曳船として海上保安庁に編入された[KJ79, KZ03]。7 月 8 日から 13 日まで八丈島神湊港へ防波堤とするため未完成の旧駆逐艦矢竹を曳航し、島民挙げての協力を得て港内での設置作業も行った[TB87, YM]。続いて 7 月 28 日から 8 月 5 日まで小名浜港で防波堤とするための旧駆逐艦澤風の曳航作業を行った[MU02]。

1949 年（昭和 24 年）

栗橋は 1 月から 3 月まで八戸で座礁した飛行機救難船若草丸の救難作業を行い、4 月から 6 月までは釜石で旧海軍水船の救難作業を行った[UD03]。この間の様々なエピソードが当時の乗組員により残されている[TB87]。8 月 9 日に GHQ より栗橋を巡視船として使用する許可が下りたともいわれる[MY85]。

1950 年（昭和 25 年）

5 月 20 日小松島から神戸へ向かう途中、荒天の中で遭難船から 3 名を救助[TB87, UD03]（昭和 22 年ともいわれる[TB87]）。6 月 1 日に第三管区海上保安本部管船部所属となる。8 月 5 日に極東海軍司令部の指令により栗橋を海上保安庁の巡視船任務にあてることとされた[KD51b]。そして函館に派遣されることとなり、8 月 16 日に長浦を出港、8 月 19 日に函館に入港して、巡視船としての業務を始めた。ただし、まだ接收されたままであるので正式の配備ではなかった。運用面では速力が遅いために津軽海峡の潮流に苦労したとの話が伝わっている[KH50]。この時期に触雷沈没した第三鉄丸の救助により表彰された[KD83]。

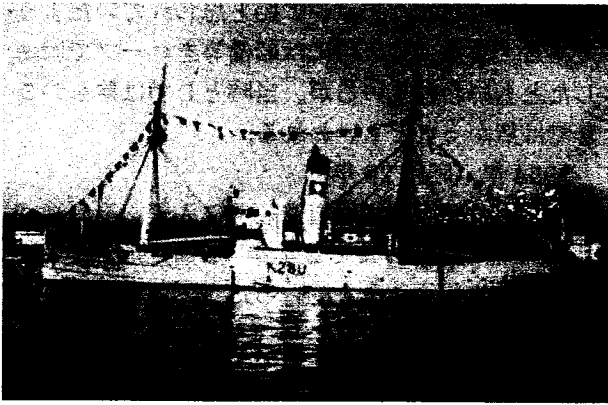


図12 函館での栗橋(1951)[UD03]

1951年(昭和26年)

4月1日東京都越中島に海上保安大学校が設置され、6月11日に1期生が入学した。これにより学生のための練習船が必要とされ、当時としては大型船であった栗橋を当てることとなった。そのため7月21日に函館を出港、7月30日に東京に回航された。そして8月1日に警備救難業務の援助任務を解除され、海上保安大学校の練習船に指定された[KD51b]。これに伴い極東海軍司令部の指令により8月17日に日本政府に返還され、8月17日から9月25日まで浦賀船渠において改修工事を行った。この間の9月1日に栗橋は神奈川県を通して関東財務局に引渡され国有財産となった[KD51b]。

このときの主要目は次の通り。

船種 雑役船(救難曳船)

排水量 1,040t, 総屯数 728t

全長 57.00m, 幅 9.02m

平均吃水 3.54m, 深さ 5.02m

主機械 直立三段膨張ピストン式, 1,200馬力

罐 艦本式ロ号石炭専焼罐

速力 最大10節, 常用8節

燃料満載量 200t(石炭), 毎時消費量 1t

なお9月23日の公試において最大12ノットを記録している[KD51b]。

10月13日に関東海運局が一時使用証明書を発行した。翌14日長浦港における横須賀管船部による小修理が終了し、これらの工事により学生室の新設、端艇2隻を新造艇と交換、救命浮器2個を後部に設置すること等が行われた[KD51b]。15日に横浜海上保安部が乙種船舶検査証書を発行、東京へ回航。10月16日に海上保安大学校長が東京港晴海町棧橋にて栗橋の視閲を行い、乗員35名、船長岩田治彦、機関長駒木根正三、航海長高宮良国で練習船としての活動を開始した。10月29日から11月6日まで初めての航海実習として1学年(1期生)の学生を3組に分けて乗せ、東

京一館山を3往復した。この間の11月2日に関東海運局が船舶国籍証書を発行している。2回目の航海実習は東京―清水往復で12月3日から22日まで同じく1学年(1期生)の学生を3組に分けて3往復している。なおこの実習中の12月8日に東京湾品川灯台の北で機帆船第三大成丸と衝突するという小さな事故があった[KD51b]。

1952年(昭和27年)

この頃まで栗橋はSCAJAP番号K280を船腹に表示していたが、4月1日管船部廃止により巡視船籍に編入されPL04を付与されて横浜保安部配属となった。しかし、2年前から呉市に設置されていた海上保安訓練所に海上保安大学校を移設することとなり4月16日呉に回航、広島保安部配属となった。5月1日に海上保安大学校は呉市に移転、栗橋も5月1日に海上保安大学校練習船兼海上保安訓練所練習船に指定された。6月9日に大学校長による栗橋の検閲が行われ、呉における練習船としての活動が始まった[KD51b]。まず瀬戸内海西部への2学年(1期生)の航海実習が6月15日から28日まで学年を2組に分け2回行われ別府、徳山を巡航した。1学年(2期生)の航海実習は7月7日から25日まで学生を3組に分け高松まで3往復した。8月には海上保安訓練所の生徒の実習航海で広島湾や三津浜へ行っている。その後は9月29日から10月4日まで2学年(1期生)の航海実習を広島湾で2回に分けて行っている。このあと栗橋の練習船への改装を行うこととなり、10月から12月まで尾道造船所での工事で救難船として装備されていたポンプや配管等が撤去された。この工事中の11月6日に尾道造船所で漁船第三十二順洋丸の火災を発見消火し、この活動に対し、造船所、水産会社から感謝状を、海上保安庁長官から表彰状を受けた[KD51b]。

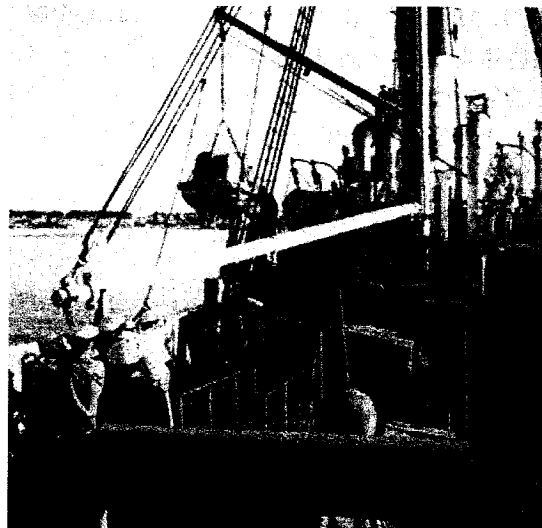


図13 実習中の栗橋



図 14 宇品港での栗橋（右）とこじま(1954)

1953 年（昭和 28 年）

2 月 13 日から 3 月 1 日までの間、2 学年（1 期生）の航海実習として神戸往復を 2 回実施。年度が替わりまず 4 月 20 日、21 日に 3 学年（1 期生）の航海実習として宮島往復を 2 回。5 月 6 日から 6 月 7 日までの間に 3 学年（1 期生）の航海実習として九州一周を 2 回実施して鹿児島、長崎等に寄港した。この航海中には 6 月 1 日に長崎から厳原に向かう途中、故障で漂流中の第五共進丸を発見、厳原まで曳航している[KJ52a]。6 月 16 日から 7 月 9 日までは 2 学年（2 期生）の航海実習として四国一周を 2 回行った。また 7 月 6 日に九州の水害救援のため稲苗 2 万束を坂出港から博多港まで輸送、17 日には広島湾で体験航海を行い小学生約千名が参加ということもあった[KJ52a]。秋になって、9 月 5 日から 16 日まで 1 学年（3 期生）の航海実習として別府往復を 2 回、10 月 19 日から 11 月 18 日まで 3 学年（1 期生）の航海実習で下田往復を 2 回、12 月 2 日から 9 日まで 1 学年（3 期生）の航海実習で安下庄、本浦まで 2 回を実施した。当時の大学校学生には栗橋は日露戦争

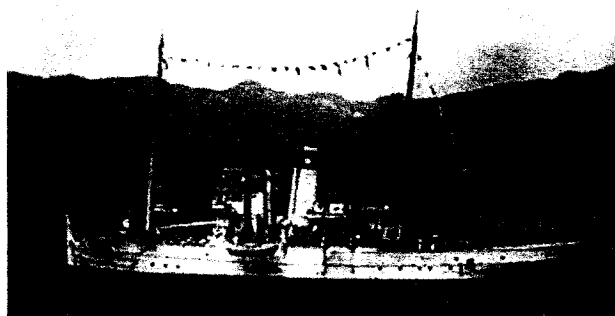


図 15 吉浦湾での栗橋(1954)

により捕獲された元ロシア船と思われていたようである。また、荒天時には船橋等をロープで固縛したともいわれているが、当時としては珍しいことではなかったともいわれる。

1954 年（昭和 29 年）

2 月に点検修理で尾道造船所に入渠、その後 2 月 15 日から 26 日まで 2 学年（2 期生）の航海実習として佐伯往復を 2 回行った。年度が替わって 4 月 15 日から 28 日まで 4 学年（1 期生）の航海実習で別府往復を 2 回実施。そして 5 月 1 日に栗橋の船体番号が PL04 から PL100 に変更された[KD52]。5 月 7 日から 29 日までの間、3 学年（2 期生）の航海実習として大分、門司等に寄港する瀬戸内海西部への航海を 2 回行い、6 月 7 日から 10 日まで 1 学年（4 期生）の航海実習として三津浜往復を 2 回行った。これが栗橋の練習船としての最後の航海となり、6 月 15 日に巡視船としての任務を解除され、教材装備等は新たな練習船こじまに移設された。その後、栗橋は 12 月 16 日に中国財務局へ引渡され[KD52]、12 月 17 日に解役された[KJ51]。以上に述べた航海実習の日程は主として[KD51a]により計画時のものを含む。

1955 年（昭和 30 年）

3 月に呉市の北星船舶により栗橋は解体され、57 年を越える船歴に終止符を打った[KD83]。現在では残念ながら栗橋に由来する物は残されていない。

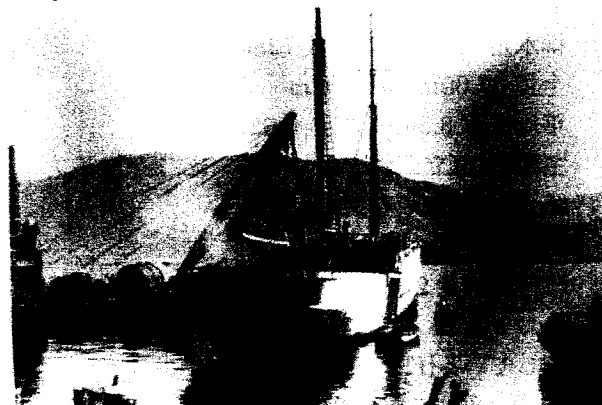


図 16 栗橋の解体(1955)

6 謝辞

栗橋（ヘラー・クレス）に関わった多くの人々のあることに思いを致すとともに、歴史の彼方から 1 隻の船を浮かび上がらせる資料を提供された方々および調査に協力された方々に深く感謝したい。植田一雄、迫口充久、鳥羽忠門、宮内與四郎、Anders Gidlöf、Lars Lundqvist、Hans Orstadius、Bert Westenberg の各氏には資料および情報の提供に感謝したい。また調査に協力された海上保安大学校、海上保安庁、海上保

安資料館、海上保安協会、防衛研究所図書館史料室、国会図書館、国立公文書館アジア歴史資料センター、昭和館、靖国偕行文庫、東洋文庫、National Maritime Museum of Sweden、Center For Business History in Stockholm の関係者の諸氏に感謝したい。

歴代船長（判明分のみ）

1898年 - C. A. Grundelius

1946年（昭和21年）8月8日 - 1949年（昭和24年）荒木一雄

1949年（昭和24年）5月31日 - 11月9日 田ヶ原義太郎

1950年（昭和25年）5月31日 - 10月14日 田ヶ原義太郎

1950年（昭和25年）10月15日 - 1952年（昭和27年）3月15日 岩田治彦

1952年（昭和27年）3月16日 - 1953年（昭和28年）12月15日 明田末一郎

1953年（昭和28年）12月16日 - 1954年（昭和29年）12月15日 重広 敏

参考文献および解説

[FK47] S. Fukui, *Japanese Naval Vessels at the End of War*, Second Demobilization Bureau, 1947, 海上保安大学校図書館所蔵。

戦後処理のための基礎資料として、当時第二復員局総務部に勤務していた著者により公的に作成されたもので、手書きの英文である。それぞれの艦種ごとに要目と側面図を載せ、個々の艦艇について略歴を付して、栗橋については側面図もある。

[FK61] 福井静夫, 「終戦と帝国艦艇」, 出版共同社, 1961.

終戦時に残存していた旧海軍艦艇の状況と戦後処理についてまとめられている。栗橋についてのかなり詳しい記述がある。

[FK94] 福井静夫, 「写真日本海軍全艦艇史」, ベストセラーズ, 1994.

旧海軍の艦艇を網羅した写真集で栗橋の写真も数枚あり、簡単な解説が付されている。

[HL82] *Helsingør Shipyard 1882-1982*, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Årbog 1982.

ヘルシンゴー造船所の創立100年を記念してまとめられた記録。

[HR96] ヘラークレス (Herakles) 線図, 1896, Center for Business History in Stockholm 所蔵。

栗橋が Herakles として建造されたときにスウ

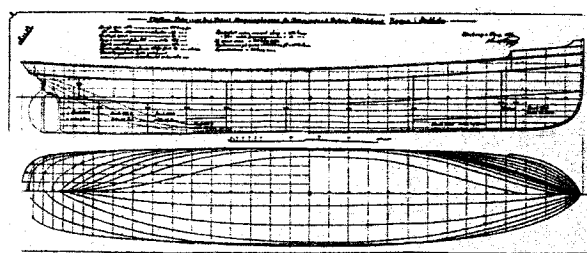


図17 ヘラークレスの線図(1896)[HR96]

エーデンのエーテボリで作成された船体線図。

[KD51a] 海上保安大学校, 乗船実習方案, 1951-1965, 海上保安大学校所蔵。

学生の栗橋による乗船実習の期間、航程、班編成等の詳細な計画を定めた事務文書。

[KD51b] 海上保安大学校, 練習用巡視船関連綴り(I), 1951-1953, 海上保安資料館所蔵。

海上保安大学校の当時の事務文書で、栗橋に関する現状調書、国籍証明書の写し、職員名簿、船内規、部署規定等を含む。

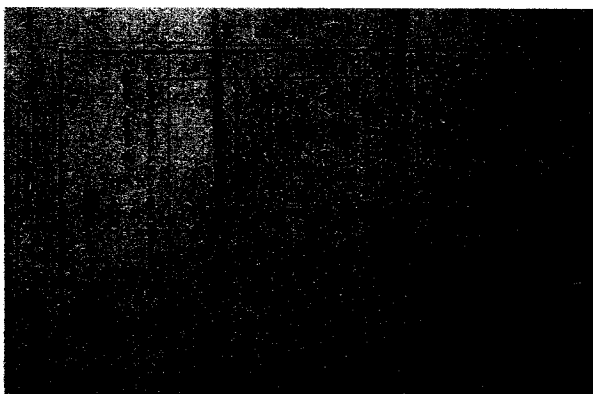


図18 栗橋返還後の国籍証書の写し(1951)[KD51b]

[KD52] 海上保安大学校, 練習用巡視船関連綴り(II), 1952-1955, 海上保安資料館所蔵。

海上保安大学校の当時の事務文書で、(I)に続いて、栗橋の解役に関する文書を含む。

[KD83] 海上保安大学校 30年史編さん委員会, 「海上保安大学校30年史」, 1983.

海上保安大学校練習船となった栗橋についてのまとめた記述としては最初のものと思われるが栗橋の来歴については異なる部分がある。

[KGa] 海軍軍令部, 極秘明治37・8年海戦史第6部巻15, 防衛研究所図書館所蔵。

救難船の項に栗橋丸についての記述があり、一般艦装図も含まれている。猿橋丸の潜水艇の図面も含まれている。

[KGb] 海軍軍令部, 極秘明治37・8年海戦史第10部附記巻3, 防衛研究所図書館所蔵。

樺太で沈没したノーウィク（鈴谷）の引揚げ作業についての詳しい記述。

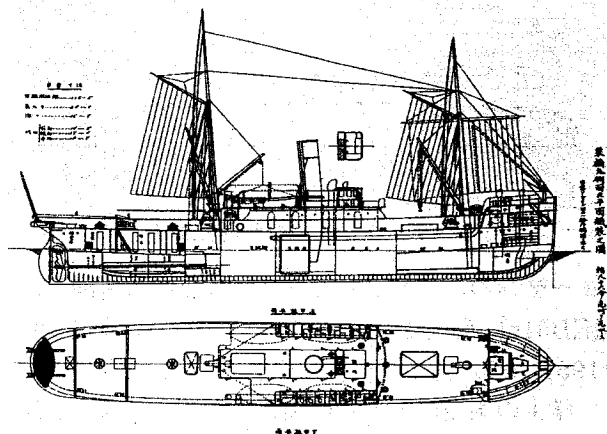


図 19 栗橋丸一般機装図[KGa]

[KG04a] 海軍省公文備考, 明治 37~38 年戦時書類巻 80, 防衛研究所図書館所蔵.

ドイツ船インダストリー (後の板橋丸) の拿捕に関する文書。

[KG04b] 海軍省公文備考, 明治 37~38 年戦時書類巻 92, 防衛研究所図書館所蔵.

栗橋丸の行動、乗員構成、消耗品等の記録。

[KG04c] 海軍省公文備考, 明治 37~38 年戦時書類巻 212, 防衛研究所図書館所蔵.

ロシア船シラチの引揚げに関する文書。

[KG04d] 海軍省公文備考, 明治 37~38 年戦時書類巻 219, 防衛研究所図書館所蔵.

栗橋丸、猿橋丸の購入に関する文書。要目、一般配置図等を含む。

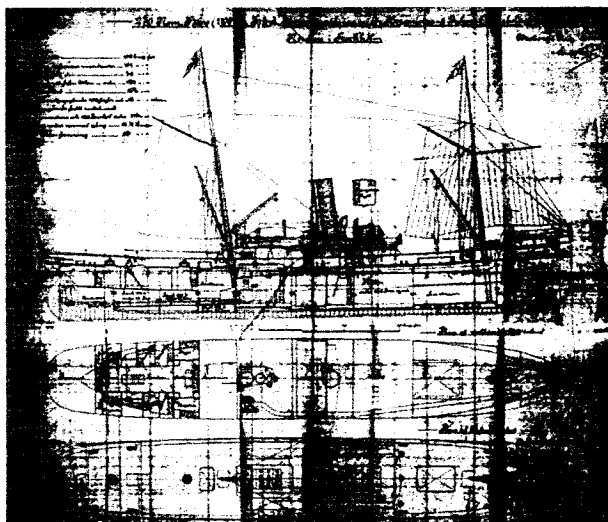


図 20 ヘラークレス一般配置図(1896)[KG04d]

[KG08a] 海軍省公文備考, 明治 41 年巻 12 艦船 5, 防衛研究所図書館所蔵.

栗橋丸による台湾からの運貨船の曳航について。

[KG08b] 海軍省公文備考, 明治 41 年巻 19 艦船 12, 防衛研究所図書館所蔵.

練習艦松島の台湾での爆発沈没事故、その 1。

[KG08c] 海軍省公文備考, 明治 41 年巻 20 艦船

13, 防衛研究所図書館所蔵.

練習艦松島の台湾での爆発沈没事故、その 2。

[KG10] 海軍省公文備考, 明治 43 年巻 105 土木 21, 防衛研究所図書館所蔵.

伊勢湾に海軍の射撃場を設定する。

[KG11] 海軍省公文備考, 明治 44 年巻 47 艦船 31, 防衛研究所図書館所蔵.

駆逐艦春雨の志摩半島での沈没事故。

[KG17] 海軍省公文備考, 大正 6 年巻 39 艦船 21, 防衛研究所図書館所蔵.

巡洋艦音羽の志摩半島での座礁事故。

[KG19] 海軍省公文備考, 大正 8 年巻 1 官職 1, 防衛研究所図書館所蔵.

栗橋丸による 1 ヶ月の長期回航のため乗員を増加した。

[KG21] 海軍省公文備考, 大正 10 年巻 38 艦船 16, 防衛研究所図書館所蔵.

戦艦三笠のウラジオストックでの座礁事故。

[KG25] 海軍省公文備考, 大正 14 年巻 25 艦船 5, 防衛研究所図書館所蔵.

救難船等の雑役船に関する現状の簡単な調査報告。

[KG27] 海軍省公文備考, 昭和 2 年巻 37 艦船 8, 防衛研究所図書館所蔵.

淀橋は湊海軍病院への交通船として使用中であるが、大湊へ移管する。

[KG28a] 海軍省公文備考, 昭和 3 年巻 47 儀制 28, 防衛研究所図書館所蔵.

横浜沖で行われた昭和天皇即位大礼特別観艦式の警備実施計画案で、栗橋は他の船艇と共に式場の外周部で警備に当たった。

[KG28b] 海軍省公文備考, 昭和 3 年巻 95 兵員 3, 防衛研究所図書館所蔵.

6 月 12 日の日付で、栗橋を湊海軍病院の交通船として出動させるときは臨時に佐尉官を船長として乗船させてとしている。病院の案内文によれば月に 2 便であった。

[KG30a] 海軍省公文備考, 昭和 5 年 Q 通信交通氣象巻 4, 防衛研究所図書館所蔵.

栗橋により行われた、神津島の西にある銭洲岩礁への仮設灯標設置作業の記録。

[KG30b] 海軍省公文備考, 昭和 5 年 F 艦船巻 11, 防衛研究所図書館所蔵.

栗橋搭載内火艇 1 隻を老朽化のため廃船とした。なお、栗橋自体にも老朽化のためこの時期に代船建造の要望が出されている。

[KG31] 海軍省公文備考, 昭和 6 年 F 艦船巻 9, 防衛研究所図書館所蔵.

猿橋の改修を行うことに関連して、救難船に関する簡単な現状調査を行っている。

栗橋にギグ2隻を搭載することとした。

[KG32] 海軍省公文備考, 昭和7年F艦船巻12, 防衛研究所図書館所蔵。

横須賀鎮守府による老朽船の代替計画案。

[KG40] 海軍省人事局, 恩給年叙勲年加算調書, 下巻, 1940, 靖国偕行文庫所蔵。

栗橋については明治38年から大正13年までの行動記録があり、明治40年、42年、43年にそれぞれ夏季に短期間旅順に派遣されている。また大正9年から大正13年までは毎年夏季におよそ5ヶ月間小樽からロシア沿岸に派遣されている。

[KH50] 海上保安新聞(昭和25年-昭和40年)、1950-1965。

昭和26年3月7日発行の第92号に当時函館保安部に派遣されていた栗橋についての記事がある。

[KJ51] 海上保安庁公報(昭和26年-昭和40年)、1951-1965。

船艇の就役、解役を記録。

[KJ52a] 海上保安庁週報(昭和27年-昭和40年)、1952-1965, 海上保安大学校図書館所蔵。

学生による航海実習の記事、練習船に関する記事等を掲載。

[KJ52b] 海上保安庁監修, 「海上保安船艇要覧」, 舟艇協会出版部, 1952。

1951年(昭和26年)9月1日現在の所有船舶の要目をまとめたもので、福井静夫氏による船型図も載せられている。栗橋については1/300の図面がある。

[KJ61] 海上保安庁総務部政務課, 「十年史」, 平和の海協会, 1961。

海上保安庁創設時の記録。

[KJ79] 海上保安庁総務部政務課, 「海上保安庁30年史」, 海上保安協会, 1979。

資料編に1979年(昭和54年)3月31日現在の巡視船艇の一覧表があり、その中に栗橋についての簡単な来歴も書かれている。

[KK55] 海上保安訓練所, 「訓練所の歩み」, 1955。

栗橋は大学校の練習船であったが、訓練所の練習船としても使用されており、当時の写真が掲載されている。

[KR20] 救難船栗橋任務報告, 1920, 防衛研究所図書館所蔵。

1920年(大正9年)10月30日に第3艦隊司令長官から軍令部長に出された報告書。間宮海峡における沈没船の撤去作業を大正9年6月から9月までの間に行ったときの報告書。

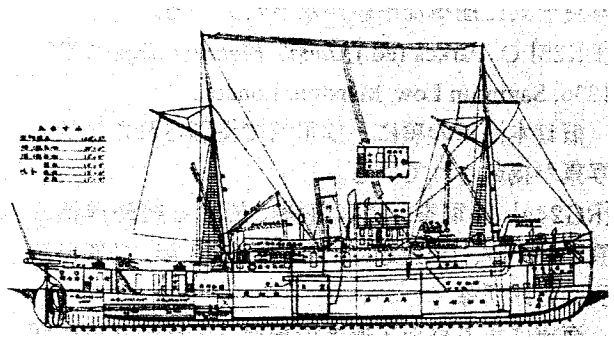


図21 栗橋改装案[KR52]

[KR52] 栗橋一般艦装図(写), 1952, 海上保安資料館所蔵。

トレーシングペーパーによる写し。栗橋の改装計画案と思われる。

[KW03] 河本直紀, 「栗橋」ある幸運な小さな船の生涯, 世界の艦船, No.610, 2003, 98-101。

栗橋について写真と年表を付して来歴をまとめたもの。

[KZ03] 海人社, 「海上保安庁全船艇史」, 世界の艦船7月号増刊, No.613, 2003。

栗橋については船型図と写真が載せられている。

[LG02] L. Lundqvist and A. Gidlöf, *Herakles I rescue activities*, Center for Business History in Stockholm, 2002。

Herakles による救難活動について時期と船名を調査したリスト。なお、写真は Center for Business History in Stockholm 所蔵の Neptun Archives による。

[LL04] Lloyds report about Herakles, 1904。

ロイズによる Herakles の要目。

[MT70] A. Mattsson, *Loggbok från Neptun*, Seroco Reklam, Göteborg, 1970。

ネプトウーン(Neptun)社の救難活動についてスウェーデン語で書かれた本。

[MU02] 宮内與四郎, 藤野正雄氏の資料についての私信, 2002。

出所は明確でないが昭和23年、24年の栗橋の行動についての詳しい情報がある。

[MY85] 真山良文, 「栗橋」の来歴について, 1985。

国内の資料により栗橋の来歴についてまとめられた文書。これによれば1905年(明治38年)5月22日に「栗橋丸」と命名、佐世保鎮守府の雑役船(救難船)とされた。その後横須賀鎮守府に移管、1920年(大正9年)7月1日「栗橋」と改称、1938年(昭和13年)12月31日船種を救難船兼曳船に変更。

[NK04] 中谷三男, 「海洋教育史(改訂版)」, 成山堂書店, 2004。

海上保安大学校練習船としての栗橋についても

写真と共に簡単な解説がなされている。

[PR25] O. Parkes (ed.), *Jane's Fighting Ships* 1925 - 1936, Sampson Low, Marston, London.

旧日本海軍の項に、横須賀で撮影された栗橋の写真が掲載されている。

[RG24a] 陸軍省、間宮海峡に於ける航路浮標設置経緯の件、西密受大日記、大正 13 年、防衛研究所図書館所蔵。

海軍によるロシア側との現地での接触状況の報告を通報。

[RG24b] 陸軍省、間宮海峡に於ける航路設標経緯の件、西密受大日記、大正 13 年、防衛研究所図書館所蔵。

海軍によるロシア側との現地での接触状況の報告を通報。

[TB87] 鳥羽忠門、奇蹟の殊勲艦「栗橋」一代記、丸、1987、No.4、147-155。

栗橋の概要と終戦後の行動について、昭和 21 年から通信士として乗り組んだ著者の体験が詳細に述べられている。

[TD04] 戸高一成監修、「極秘日露海戦写真帖」、柏書房、2004。

「極秘明治 37・8 年海戦史附録写真帖」等の復刻版であるが、この中に引揚作業に当たっている栗橋の写真が 7 枚含まれている。

[UD03] 植田一雄、「栗橋」の生涯、2003。

栗橋の航海士であった著者による記録。

[YC42] 横須賀鎮守府司令部、横須賀鎮守府戦時日誌、昭和 17 年 1 月 1 日 - 昭和 17 年 1 月 31 日、防衛研究所図書館所蔵。

横須賀鎮守府の記録で栗橋による救難活動に関する事項がある。

[YF46] 横須賀地方復員局総務部、特別保管艦船関係綴 1/2、防衛研究所図書館所蔵。

昭和 21 年 10 月以降の記録で栗橋の行動に関する記述もある。

[YM] 山田平右衛門、駆逐艦「矢竹」の沈没。

昭和 23 年 7 月 11 日に栗橋が駆逐艦矢竹の船体を八丈島の防波堤として沈設したことを詳しく記述している。ただし掲載誌等についての詳細は不明。

(写真で特記なきものは海上保安大学校所蔵)

DUPLICATE

No. 5356

LLOYD'S REGISTER

OF BRITISH AND FOREIGN SHIPPING.

ESTABLISHED 1834.

CERTIFICATE OF CLASS.

Steel Screw Steamer *Alfred*

Official Number *1197* Port of Registry *London*

Owner *Regiments of the British Army (The Admiralty)*

Builder, and where and when built *Harland & Wolff, Liverpool, 1897*

REGISTERED PARTICULARS.

Length <i>122.6</i> Feet.	Tonnage Gross <i>698.74</i>
Breadth <i>30.7</i> Feet.	Depth under Deck <i>6.66</i>
Depth <i>16.06</i> Feet.	Water Mtd. <i>285.53</i>

Engines.

Description	Year Made	Power and Nature of Engine	Dimensions of Cylinder	Stroke of Piston	Weight of Engine
<i>Triple Expansion</i>	<i>1897</i>	<i>Horizontal, forcing motion</i>	<i>20, 32 & 51</i>	<i>36</i>	<i>115 Hk.</i>

This Vessel has been built under the Special Survey of the Surveyors to this Society, and was reported to be on the *30th November 1897* in a good and efficient state, fit to carry dry and perishable cargoes, and has been Classed and entered in the Register Book of this Society, with the Character *A100A1*.

subject to periodical surveys in accordance with the Rules, as on the other side.

A. J. W. Dyer Secretary.
2, White Lion Quay, Cornhill, London, E.C. 4.

George L. Dyer Chairman.
of the Committee of Classification.

図 22 ヘラクレスの船級証明書の写し
(1898)[KG04d]