

# 丸徳進産遺叔不

The Ship Heritage Shintoku maru



神戸大学海事博物館



# ふね遺産 進徳丸

The Ship Heritage Shintoku maru

ふね遺産とは、歴史的で学術的・技術的に価値のある船隻類及びその関連設備を「ふね遺産」(Ship Heritage)として認定し社会に周知し、文化的遺産として次世代に伝えるとともに、「ふね遺産」を通じて、国民の船についての関心・誇り・憧憬を醸成し、歴史的・文化的価値のあるものを大切に保存しようとする気運を高め、我が国における今後の船舶海洋技術の幅広い裾野を形成することを目的とします。この認定制度は公益社団法人日本船舶海洋工学会により平成29(2017)年に始まりました。

進徳丸は非現存船ですが、大正12(1923)年12月9日に三菱神戸造船所において神戸高等商船学校の帆船練習船として進水し、大正、昭和、平成の時代を経て、令和3(2021)年7月20日、ふね遺産第38号(非現存船第8号)に認定されました。

神戸大学海事博物館

ふね遺産第38号(非現存船第8号)

しん とく まる  
進徳丸



# 練習船進徳丸年表

## 建造計画から進水、遠洋航海実習の開始から終了まで

大正 9(1920)年 11月 私立川崎商船学校が国家へ献納されて官立神戸高等商船学校に昇格し  
第1期生60人(航海科30人・機関科30人)が入学

◇教育充実のために神戸高等商船学校独自の練習船建造を計画

大正 10(1921)年 練習船建造調査会を校内に組織

大正 10(1921)年 10月 19日・21日 文部省で練習船建造調査会開催、船種や仕様等検討

大正 12(1923)年 7月 28日 着工(三菱造船株式会社神戸造船所第129番船)

12月 9日 進水

大正 13(1924)年 2月 25日 竣工

・総トン数:2,518.42トン ・全長:109.10m ・幅:13.41m ・喫水:6.96m

・航行区域:遠洋 ・定員:士官16人、属員56人、生徒120人

・主機関:三段膨脹往復機関×2基 ・主機関出力:1,250IHP(625IHP×2)

・汽走速力:10.5 knots ・橋高(マスト高):182呎(フィート)海面から55.5m

・帆の枚数:初期20枚(総面積2,713平方メートル)

のち23枚(昭和5年にダブルガフへ改装) ・船名符号:JOYA

大正 13(1924)年 5月 26日～10月 11日 第一次遠洋航海実習

◇神戸(5/26)～(5/28)横濱(6/5)～(6/9)室蘭(6/11)～

(7/25)San Pedro(8/5)～(8/24)Honolulu(9/2)～(10/11)神戸

総日数139日、総航程(航走距離)12,349海里(22,870km)

昭和 16(1941)年 6月 12日～ 8月 20日 第34次(神戸-パラオ-ヤップ-神戸)をもって遠洋航海実習を終了し、  
その後、太平洋戦争の開戦に伴い国内沿岸において航海実習に従事

○帆船時代の総航程(航走距離):30万8千海里(約57万km) ※1海里=1.852 km

## 汽船練習船進徳丸

昭和 19(1944)年 9月 帆装撤去 於 三菱神戸造船所

昭和 20(1945)年 7月 24日 空襲警報下、播磨灘で退避錨泊中に米艦載機の攻撃により擱座

昭和 21(1946)年 8月 三菱神戸造船所により引き揚げ、和田岬岸壁で大修理

昭和 22(1947)年 5月 30日 改造 於 三菱神戸造船所

昭和 31(1956)年 8月 3日 大改装 於 日本鋼管浅野ドック

・総トン数:2,792.43トン ・全長:91.00m ・幅:13.41m ・喫水:6.40m

・航行区域:遠洋(老朽化のため国際航海を禁ず)

・速 力:最強9.5 knots、航海7.5 knots ・定員:乗組員72、生徒128人

昭和 38(1963)年 3月 31日 船舶国籍証書と船舶検査証書を返納して船籍を抹消、廃船

神戸敏馬(みぬめ)沖に係留後、埋め立て工事中の摩耶埠頭へ移動・係留

○汽船時代の総航程(航走距離):22万1千海里(約41万km)

○大正 13(1924)年2月の就航以来40年間の総航程:53万海里(約98万km=地球略24.5周)

海の若人の育成数:1万1千900人

## 陸上げ保存から解体撤去まで

昭和 42(1967)年 5月 23日 神戸商船大学構内に陸上げ、進徳丸保存会による保存活動始動

平成 7(1995)年 1月 17日 阪神・淡路大震災で護岸と設置地盤が崩壊し修復不能に陥る

平成 8(1996)年 2月～3月 解体撤去

○昭和 42(1967)年5月～平成 6(1994)年12月の28年間の利用者数:10万有余人

利用者延べ人数:14万有余人

## 進徳丸メモリアル

震災に始まり、戦禍を経て震災に終わるという波乱に満ちた進徳丸の存在の証

平成 10(1998)年 3月 31日 進徳丸メモリアル完成、平成 17(2005)年 11月改修整備完了

【屋外展示物】

ジガーマスト、大錨(右舷有桿錨:Stock anchor)、中錨(有桿錨)、錨鎖、プロペラ、プロペラシャフト、汽笛、舵輪

【屋内展示物】

船長公室と学生居室(再現)、主機関(片舷機)、模様ガラス、進徳丸航跡図

構造部材のビーム:"LANARKSHIRE STEEL CO. LD, SCOTLAND"の刻印あり

プリズム式デッキライト 他

# 進徳丸の生涯

## 震災に始まり震災に終わるという波乱に満ちた進徳丸の生涯

### 誕生から大海原へ

進徳丸は神戸高等商船学校の練習船として大正12(1923)年12月9日に三菱神戸造船所の第129番船として進水した4橋(4本マスト)バーカンティン(Barquentine)型補助機関付帆船です。

大正10(1921)年の建造調査会では新練習船を汽船とするか帆船にするかが白熱しました。当時、海軍側はもはや帆船の練習船による操帆実習は不要であるとして汽船型を主張しましたが、文部省側は海員としての基礎を養成するには帆船で実習することが最も効果的であることを主張し、ついには帆船案が大勢を制し帆装の新練習船の建造に至りました。

#### ◎ 練習帆船ノ必要ナル理由(抜粋)

・有ラユル気象ノ変化ヲ観測シテ運航ニ注意ヲ払ヒ、以テ突然ノ事故ニ応ジ、船舶ノ安全ニ努ムル苦勞ハ、到底汽船ノ比ニアラス。其ノ乗組員ハ不知不識ノ間ニ海洋ノ自然力ヲ理解シテ、之ヲ利用又ハ征服スルノ技術ト周到ナル注意力ヲ涵養スルコトヲ得、從テ此修練ヲ積ミタルモノカ、他日汽船ノ運航ヲ可ルニ至レハ、機械力ノ外ニ此ノ貴キ体験ヲ利用シ得ルヲ以テ、所謂「鬼ニ金棒」ノ感アラン。

・帆船ノ運用ハ機械力ニ依ラサルヲ以テ、汽船ニ於ケル如ク簡單ナルモノニアラス。常ニ変転極マリナキ風伯ニ備ヘ展帆、絞帆、大小無数ノ索具ヲ操リ、一瞬ト雖モ油断スル余裕ナク、一条ノ綱、一片ノ帆布ト雖モ忽ニスヘカラス。又其ノ操縦ハ概ネ人力ヲ用フヲ以テ、之カ運航ハ一ニ乗員ノ協力、共心ニ俟タサル可カラス。実ニ海員トシテ必要ナル「細心ノ注意」ト「不断ノ忍耐」ト「共同一致ノ精神」ト、而シテ又「旺盛ナル体力」トヲ涵養スルニハ帆船ノ実習ニ如クモノナシ。

・帆船乗組員ハ、長途ノ単調ナル航海ヲ困苦欠乏ト戦ヒツ、技術ノ錬磨ト共ニ物資節約ノ習性ヲ涵養シ、精神的肉体的ノ鍛錬ヲナスヲ以テ、健全ナル海員ノ索要ヲ充実スルコトヲ得ヘシ。汽船乗組員トシテ帆船ニ経験ヲ有スル者ト有セサル者トハ、常時平穩無事ナル航海ニ於テハ其ノ差異顯著ナラサルモ、一旦暴風ノ襲来、船舶ノ遭難等非常時ニ遭遇スレハ、帆

船経験者ハ其ノ実力ヲ發揮シ、克ク臨機ノ処置ヲ講シテ災害ヲ未然ニ防キ、船舶ヲ安全ニ保持スルハ、幾多ノ実例ノホス所ナリトス。

この当時、東京商船学校にはパーク(Barque)型の練習帆船「大成丸」が就航していました。同船は明治36(1903)年12月2日に川崎神戸造船所で進水した横帆船で、建造後20年近くが経ち、進徳丸の建造にあたり国内の造船所で大型帆船を設計建造する技術を求めることは困難な状況でした。そこで設計・装帆・索具の配列などの一切を英国の帆船建造会社Lamage & Ferguson Co.(ラメージアンドファーガソン社)に依頼しました。同社は商船帆装を基に、4本あるマストのうち、フォアマスト(Fore Mast)にのみに横帆を、その後方のメイン(Main)、ミズン(Mizzen)とジガー(Jigger)マストには縦帆を装備し、一般的なパーク型の横帆船に比べて操縦性能、特に旋回性能に優れた日本史上類のない大型の帆装を設計しました。また、建造当時の日本国内では良質の鋼材を求めることができず、進徳丸は輸入した鋼材で建造されました。船体構造部材に"LANARKSHIRE STEEL CO. LD, SCOTLAND"の刻印が見られます。

補助機関は出入港時などに補助的に使用するものであり、長期の運航に際して信頼性が高く、かつ、当時としては高価な液体燃料ではなく、石炭を使うことから経済的な625馬力のレシプロエンジン2基が採用されました。

船名の「進徳」は、この年(大正12年)の9月1日昼に発生した関東大震災に際して、同年11月10日に発布された国民精神作興に関する詔書中にある「智徳並進」の一節からとったもので、当時の教育方針が智育偏重の風潮にあるのを是正しようと、海に学ぶ若人たちに対して徳育の必要性を特に強調し、その成果を大いに期待したことに由来します。

かくして進徳丸は大正12(1923)年12月9日に進水し、翌大正13(1924)年2月25日に竣工しました。建造費は、



進徳丸進水▶



神戸港内に練習船係留のために専用する16番ブイの建設費を含み100万円に達し、通常の汽船建造費の2倍以上に相当しました。そこで建造費を切り詰めるために船内の内装は実用本位とし、華美を廃して簡素な美を持つように工夫されました。

なお、4 檣の帆装として取付けられた帆の数は就航時20枚でしたが、昭和5(1930)年の改装において、展縮帆の困難さを改善するために後方3 檣のブームスル(縦帆)をダブルガフにすることで大きすぎた縦帆を2分割し、総帆数は23枚になりました。なお、スルとはセイル(帆)の略です。



▲汽走中の進徳丸

大正13(1924)年5月26日、第一次航海で神戸を出帆、竣工披露のための横濱<5/28～6/5>、石炭搭載のための室蘭<6/9～6/11>を経て北米のSan Pedro<7/25～8/5>とハワイ・オアフ島のHonolulu<8/24～9/2>に寄港し、10月11日に母港の神戸へと戻りました。総日数は139日で、12,349海里(約2万3千km:地球半周強)を走破しています。処女航海のアルバムとしてMAIDEN VOYAGE 1924が残されています。爾後、純白華麗な勇姿を大海原に浮かべて環太平洋諸国を34次にわたり歴訪しました。第二次航海ではトラックーサイパン、第三次では横濱ー室蘭ー桑港(サンフランシスコ)ーホノルル、第四次ではボナペートラック、第五次では横濱ー室蘭ーサンディエゴーヒロ(ハワイ島)に寄港しています。昭和6(1931)年の暮から7年春にかけてシドニー・ボナペ寄港の第15次航海を行いました。シドニー湾の港口に完成間近の

ハーバーブリッジは世界中のどんな船もこの橋の下を通過できるというものでした。橋の開通1ヶ月前にシドニーへ入港しようとした進徳丸はマストの高さが55.5メートルあり、橋桁下のクリアランスが水面から170呎(フィート)、約52メートルのこの橋を通航できませんでした。現地からは船体を32度傾斜させれば通航可能とのことでしたが、これでは主機関用のボイラーが炊けないということで断念しています。

太平洋戦争開戦の色が濃くなった昭和16(1941)年6月～8月の第34次のパラオー ャップ航海では開戦直前の南方海域の緊迫から、練習船といえども拿捕される危険があるとの警報が海軍からもたらされ、ヤップからは左舷機を併用して汽帆走をしながら神戸へと直行しています。

本格的な洋上航海とともに海外の情勢を実際に見聞させて新しい知識と視野を広め、海外雄飛の夢をかき立てる遠洋実習はこの第34次航海をもって幕を下ろすことになり、大正13年の北米サンペドロ向け処女航海以来、18年間、実航海日数3,255日、航程30万8千海里(約57万km:地球略14周に相当)という輝かしい外洋航海の歴史に終止符を打ちました。

## 逓信省の管理下へ

大戦中の昭和18(1943)年4月、練習船による教育訓練の一元化を計るため逓信省内に航海訓練所が設置されました。このとき進徳丸は神戸高等商船学校から移管され、東京高等商船学校の大成丸、文部省航海練習所の日本丸と海王丸<いずれも昭和5(1930)年建造>とともに逓信省の管理下に入りました。

## 帆装の撤去

戦時下の進徳丸は、安全のため瀬戸内海沿岸域に航行が制限されました。昭和19(1944)年9月には三菱神戸造船所で帆装が完全に撤去されて汽船練習船に大改装されましたが、この撤去により練習帆船「日本丸」と「海王丸」の帆装撤去が回避され、戦後の帆船による教育訓練の復活に大きく寄与したと言われます。



## 🌊 擱座と復活

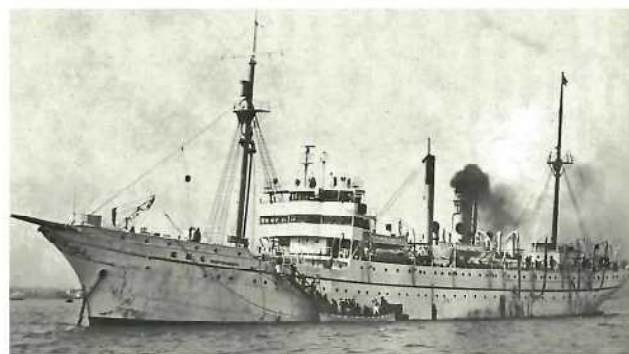
戦争末期の昭和20(1945)年7月24日、若松―尾崎間の石炭輸送中、空襲警報の発令下、播磨灘の北東部に退避錨泊中の12時15分、清水高等商船学校の航海科第1期生139人と神戸高等商船学校の機関科第45期生20人が実習中に米艦載機一編隊5機の攻撃を受けました。応戦する武器を何一つ持たない進徳丸は頭上の敵機に対して為す術もなく、ただ防水に努めるのみでした。万一を警戒して船底に近いバゲージルームに生徒を避難させていたところ、2番船倉右舷吃水線下外板を貫通した1弾がバゲージルームで炸裂、16人が重軽傷を負い、また、船首楼中央部に落下した1弾は甲板二層を貫通して機関部員室内で炸裂し火災が発生しました。破孔から浸入する海水で船体は右舷に15度傾斜し、さらに傾きを増して転覆・沈没する危険があったことから暖機中の機関を始動、揚錨機が破壊されたため錨鎖を切断後、捨錨して近くの浅瀬へと向かい、午後4時頃に二見沖の水深5メートルに任意擱座しました。このとき、航海科生徒1人と機関科生徒4人、機関部員1人が殉職するという大惨事に見舞われています。攻撃はこの後も数次にわたり加えられ、全員退船後のため消火活動もできないまま全船が猛火に包まれ、可燃物一切が燃え尽くされました。「炎天下に進徳丸周囲の海は湧き返り、潮に流れてはまた寄せてきて地獄の様相をくりかえしながら、最後に赤さびてゆがんだ船体が空ろに残り、伝統と栄光に輝く歴史のすべては終わることになった。」と乗組員がこの惨劇を語っています。



◀二見沖擱座の進徳丸

## 🌊 引揚げ後の大修理

終戦の直前、二見沖に擱座して1年が経過し、焼けただけの船体の大半は水面下に没し、やや左舷に傾斜した姿勢で、二本のマストと煙突だけが高くそびえ、船橋は鉄骨の残骸を曝していました。大戦中に保有船腹の大部分を失った我国にとって復旧の見込みのある船舶を我国の復興に寄与させる必要がありました。そこで昭和21(1946)年8月、三菱神戸造船所により引き揚げられ和田岬岸壁で大修理が施されました。翌年の昭和22(1947)年5月30日、千2百万円の巨費が投じられて進徳丸は航海訓練所の練習船として蘇りました。以後、本邦沿岸域で航海実習に従事する傍ら、旧海防艦「笠戸」を佐世保から神戸に曳航し、また、大陸からの引き揚げ輸送にも活躍しました。



▲帆装撤去後の汽船進徳丸

## 🌊 陸上げ保存による新たな船出

就航後40年を迎えた進徳丸は時代の波と老朽化により昭和38(1963)年3月31日に現役を退きました。この間の総航程は53万海里、地球略24.5周に相当し、海の若人1万1千9百人を育てました。このまま解体して一片の鋼材と化し、あるいは屑鉄として鉄炉の中で再生の洗礼を受けるか、それともかつての歴史的栄誉をたたえて保存の措置に恵まれるか、その道は容易に決しませんでした。このような中、往事の優雅な姿を知る神戸市民をはじめ、ゆかりの深い人々からこの由緒ある船を保存して活用したいとの強い要望が実を結び、進徳丸を運輸省から文

部省へ保管転換後に船体は神戸商船大学が管理し、運営は進徳丸保存会が担うことになりました。昭和42



▲陸上げ中の進徳丸



▲陸上げ保存の進徳丸

(1967)年5月23日、進徳丸は神戸商船大学構内に陸上げされ、財団法人進徳丸保存会による保存活動とともに、青少年を対象にした海事教育や海洋訓練を通じた海事の啓発活動の場として船出しました。進徳丸の大学構内への据え付けに際し、このときの教授会では船体を北向きにするか、あるいは南向きにするかの両案が競り合い決着に至らず、翌日の日暮れ間近になり、業を煮やした某先生から「若人よ海へ!」の精神から「船首を南へ」の鶴の一声で幕が下りたという逸話があります。このとき進徳丸の右舷有桿錨(Stock Anchor)は進徳丸の船首すぐ下の地面に据えられましたが、左舷錨は横須賀市の観音崎公園にある「戦没船員の碑」のそばに保存されることになりました。この碑には『安らかにねむれわが友よ 波静かなれとこしえに』と刻まれています。



▲進徳丸メモリアルの右舷有桿錨



▲横須賀・観音崎公園「戦没船員の碑」に恒久保存された進徳丸左舷錨

## 震災による解体撤去

平成7(1995)年1月17日の早朝に発生した阪神・淡路大震災により左舷側至近護岸の崩壊とともに進徳丸の設置地盤に甚大な被害を受け、復旧修復が不可能な状況に陥りました。残念ながら多くの人に惜しまれつつ、平成8

(1996)年2月から3月にかけて解体撤去されました。神戸商船大学創基75周年記念事業で保存整備に着手する矢先の出来事でした。



▲進徳丸解体撤去

平成6(1994)年末までの28年間の利用者数は児童、生徒、社会人合わせて10万有余人、利用述べ人数は14万有余人を数えます。関東大震災に始まり、戦禍を経て震災に終わるという波乱に満ちた進徳丸の生涯でした。

## 進徳丸メモリアル

平成10(1998)年3月31日、進徳丸の勇姿があった場所に、舳先(へさき)を真南に向け、今まさに大海原へ出帆しようとする進徳丸を模して『進徳丸メモリアル』が完成しました。令和に入り、阪神電気鉄道本線の高架事業で新しくなった阪神深江駅の駅舎は、かつて兵庫県武庫郡本庄村にあった白砂青松の深江の浜と神戸高等商船学校の練習船進徳丸をイメージしています。

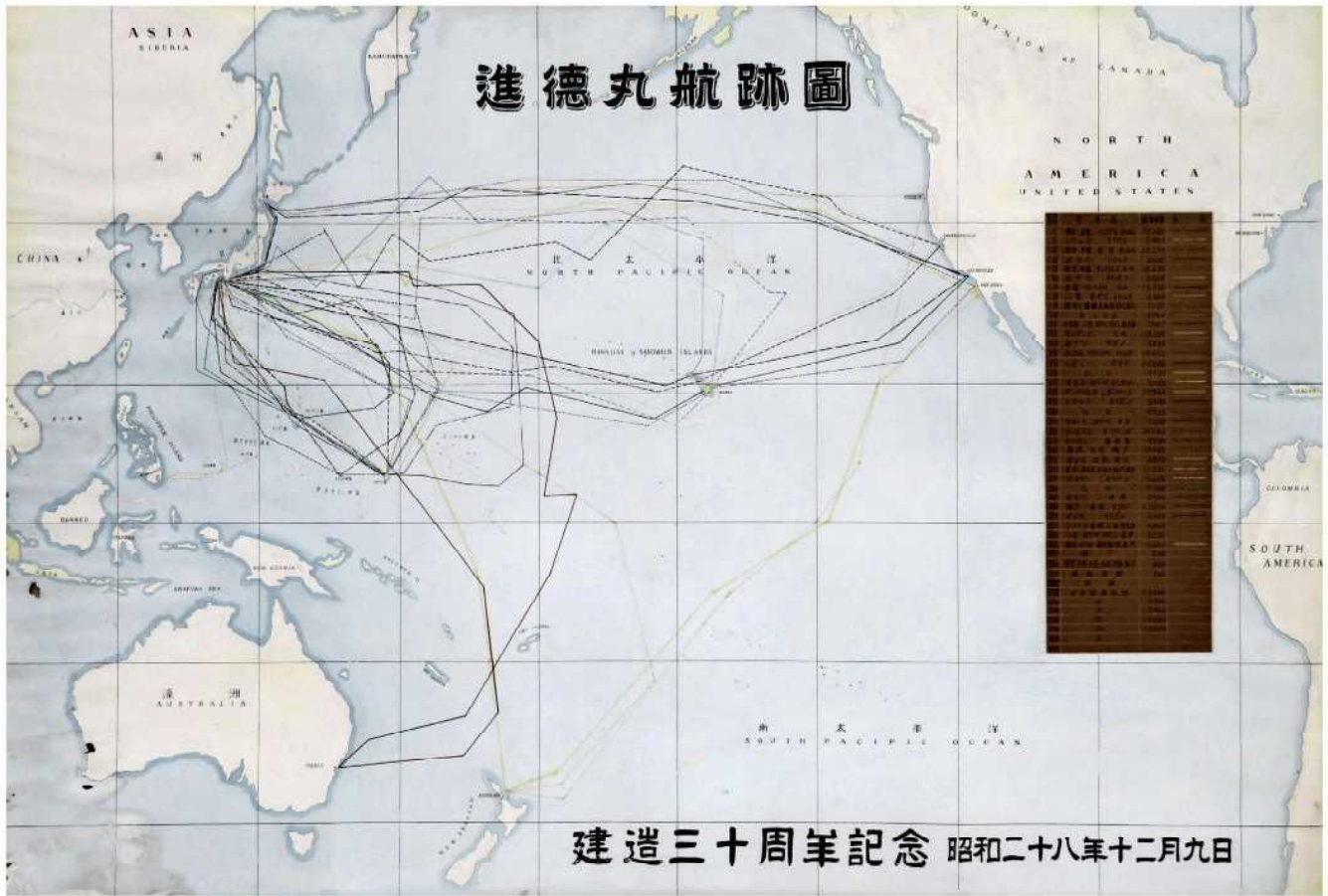


▲進徳丸メモリアル



▲進徳丸の号鐘(タイムベル)

◀南面する進徳丸メモリアルと練習船深江丸



### 帆船時代の進徳丸遠洋航海実習の寄港地と航海哩数(航走距離)

航海回数	寄港地	航海哩数(km)
1	横濱・室蘭・サンビドロ(北米)・ホノルル	12,349(22,870)
2	トラック・サイパン	5,467(10,125)
3	横濱・室蘭・桑港・ホノルル	12,271(22,726)
4	ボナベ・トラック	5,545(10,269)
5	横濱・室蘭・サンディエゴ・ヒロ(ハワイ島)	12,635(23,400)
6	ボナベ・サイパン	5,564(10,305)
7	室蘭・サンビドロ・ヒロ	12,332(22,839)
8	二見(小笠原父島)・ボナベ・トラック	6,364(11,786)
9	横濱(大観艦式参列)・ボナベ・サイパン	7,127(13,199)
10	ホノルル	9,952(18,431)
11	二見(小笠原父島)・ボナベ・サイパン・鹿児島	7,047(13,051)
12	サンディエゴ・ヒロ	13,259(24,556)
13	ボナベ・サイパン	5,924(10,971)
14	ホノルル・ケアラチリヤ・カイルヤ	10,452(19,357)
15	シドニー・ボナベ	14,844(27,491)
16	ヒロ	9,737(18,033)
17	ヤルート・ボナベ・テニヤン	7,733(14,322)

航海回数	寄港地	航海哩数(km)
18	サンディエゴ・オークランド	17,956(33,255)
19	トラック・サイパン	5,440(10,075)
20	ヒロ	9,923(18,377)
21	ヤルート・ボナベ・ロタ	7,332(13,579)
22	クースペイ・オークランド	20,183(37,379)
23	サイパン・鹿児島	4,930(9,130)
24	鳥羽・ヒロ・崎戸	10,485(19,418)
25	ボナベ・白杵・深江	5,818(10,775)
26	東京・ホノルル・カフルイ・ヤルート・崎戸	11,021(20,410)
27	ボナベ・サイパン	5,665(10,492)
28	ヒロ	9,708(17,979)
29	ボナベ・油津	5,964(11,045)
30	崎戸・桑港・カフルイ(マウイ島)	13,010(24,095)
31	ボナベ・サイパン	5,149(9,536)
32	テニヤン・長崎・上海・鹿児島	5,202(9,634)
33	二見(小笠原父島)・ボナベ・サイパン・油津	5,232(9,690)
34	崎戸・パラオ・ヤップ	5,641(10,447)

※1哩=1.852km

■主催：神戸大学海事博物館

■協力： 一般社団法人 海洋会 同窓会 海神会

■ふね遺産認定機関： 公益社団法人 日本船舶海洋工学会

発行日 令和3(2021)年7月20日  
 編集・発行 神戸大学海事博物館運営委員会  
 〒658-0022 神戸市東灘区深江南町5丁目1-1  
 TEL: 078-431-3564  
<http://www.museum.maritime.kobe-u.ac.jp>  
 印刷 凸版印刷株式会社  
 〒101-0024 東京都千代田区神田和泉町1番地

神戸大学  
**海事博物館**  
 海と船の過去、今、夢ある未来が詰まった博物館





# 進徳丸船歌

松裏道臣 作詞

一、仰ぐ六甲 仰ぐも今日ぞ 船装いする吾等に靡く

海洋制覇飛躍の門出 颯爽風呼ぶ壮美の極み

総帆声あり已に勝てりと

進徳丸ぞ檣頭高く 指すや羅針 栄光の校旗

二、海の七海果てをも駆けん 若き大鵬翼にのせて

揚ぐべし国威伸ぶべし平和 本分自ずと則あり越えじ

厳正守る律の星群

進徳丸ぞ檣頭高く 指すや羅針 栄光の校旗

三、伸べよ海運祖国を負えば 責務重かれ青春夢の

花輪に貫かん航海日誌 潮よ凍れ沸らば沸ぎれ

櫛風沐雨練習の楯

進徳丸ぞ檣頭高く 指すや羅針 栄光の校旗

## 進徳丸船歌

松裏道臣 作詞  
海軍音楽隊 作曲

♩=120

あ お ぐ ろ っ こ う あ お ぐ も き っ こ う ぞ ふ な よ そ お い す る  
 わ れ ら に な び く か い よ う せ い は ひ や く の か ど で  
 さ っ そ う ー か ぜ よ ぶ そ う び の き わ み そ う は ん こ え あ り  
 す で に か て り と し ん と く ま る ぞ し ゅ う と う た か く  
 さ す や ら し ん え い こ う の こ う き

