

明治丸の優美さの陰にある「公のための努力」

平成23年3月11日発生した東日本大震災では、被災地に緊急支援物資が十分に行き渡らず、大都市の店頭からも食料品の在庫が消えた。まるで戦国時代の兵糧攻めを思い起こさせるような事態により、あらためて物資輸送が我々の生命や生活をつないでいることを知った。

物資輸送のための本格的な物流ネットワークは、江戸時代に河村瑞賢（1618～1699年）が開発した東廻り航路（寛文11年、1671年）と西廻り航路（寛文12年、1672年）で始まる。この航路開発の目的は、江戸や大坂への年貢米や生活物資の輸送だった。

明治時代になって開国すると、国内輸送も海外貿易も活発になる。北海道では、日本で三番目の鉄道の幌内鉄道により小樽まで運ばれ石炭は、手宮港から船で積み出された。群馬県の富岡製糸工場から絹製品を運び出すために高崎線が建設され、山手線を経由して横浜港で船に積み替えられ輸出されていった。このように、殖産興業のために明治の時代においても、海運による物流ネットワークの整備は必須だった。

昔も今も物流ネットワークの構築には、施設と技術と制度の整備が不可欠である。たとえば、施設では安全な航路設定や港湾整備、技術では操船技術や水先案内、制度では税制や海難補償制度などは、時代を問わず物流ネットワークの構築に必要な基盤（インフラ）なのである。なかでも、交通信号がなければ道路交通事故が頻発するように、海上輸送にとっての燈台は、安全な航海と安定した物資輸送にとって極めて重要だった。

もしも燈台に明かりが灯されなければ、安全な航海もできず、ひいては食糧や生活物資の供給もままならなかったはずである。だからこそ燈台は、他の機械設備と同じように、設置した後の定期的な保守点検が重要だった。

明治天皇の御座船としての北海道東北巡幸や小笠原諸島への航海など、明治丸は華やかな場面で取り上げられがちである。しかし明治丸の活動の多くは、「海難を未然に防ぐために、人知れず巡回する」という使命のもとで、人々の生活と産業を支えることだった。

近年、派手なことや目立つことが注目されがちである。しかし日本には、宮大工が人知れず棟木に名を残すように、粹人が和服の裏地に凝るように、職人が丁寧な下ごしらえにより美味しい寿司を生み出すように、目立たぬように密やかに努力を重ねる伝統がある。

明治丸の優美さの陰にある「公のための地道な努力」を知れば知るほど、日本の伝統を象徴しているように思える。その分だけ、明治丸には畏敬の念を抱くとともに、愛おしさも感じてしまうのである。