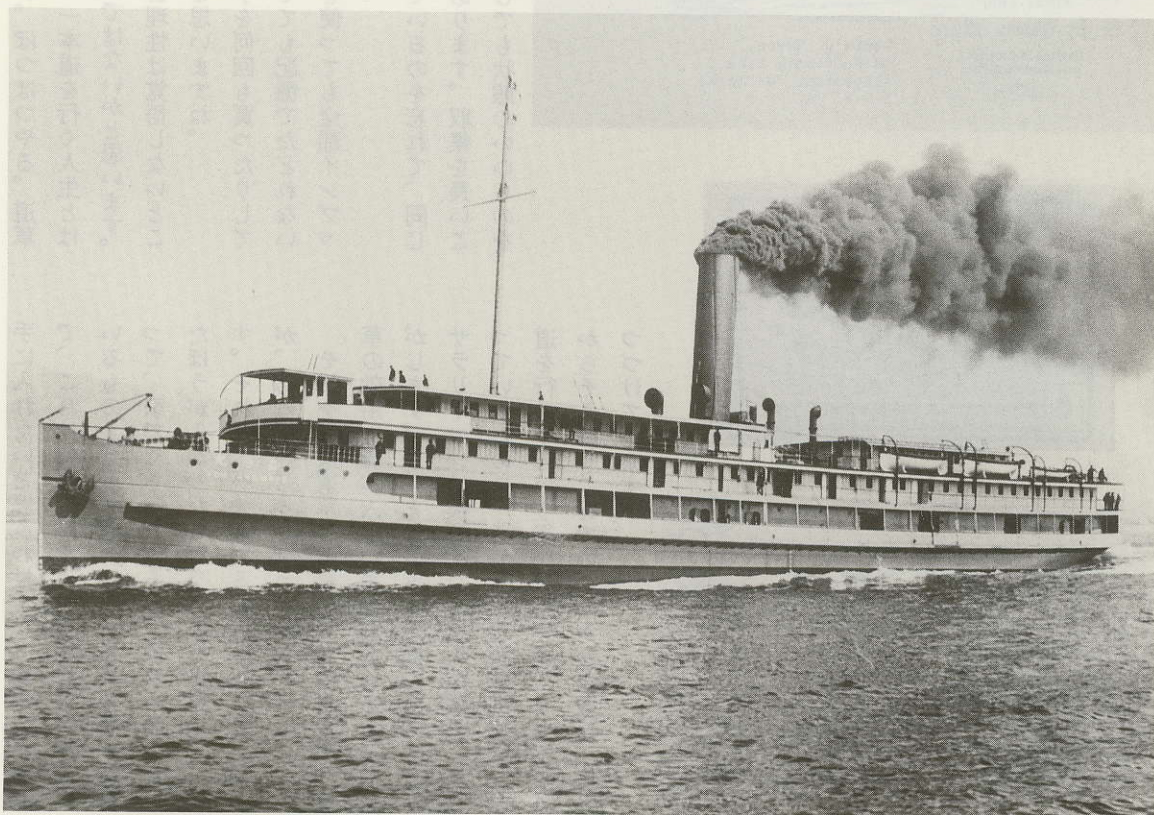


岳 陽 丸

《主要目》浅吃水型貨客船、日清汽船所屬、3,588総トン、
主機三連成レシプロ2基、出力3,076馬力、
最高速力15.4ノット、旅客定員334人、1907年川崎造船所建造

中国の長江で活躍した大型河用客船



中国内陸交通の大動脈「長江」

中国では隋唐の大運河の昔から、河川や運河を利用した内陸交通が盛んだ。

古来「南船北馬」といわれてきたが、長江（揚子江）、珠江など大船が航行できる大河の多い華中・華南では、今もなお水運が有力な基幹交通として機能している。

中でも世界第三の大河・長江における水運は、近代以後、中国の内陸交通の大動脈となっており、独特の形態と機能をもった浅吃水型客船が多数就航してきた。現在では、河口から千二百キロ上流の武漢までは五千総トン級、二千五百キロ上流の重慶へは三千総トン級の客船の通航が可能である。長江の交通上の重要性は昔も今も変わっていない。

二千五百キロというと、ざつと北海道から九州までの距離である。さすが大陸だけあって、内陸水運とはいっても、島国の日本人の感覚からは想像もつかない規模の大きさだ。

筆者は数年前、中国の定期船で長江を旅したが、その水域の広大さと、通航下航する船の多さに圧倒される思いだった。瀬戸内海を見た中国人が「この河は何という名か？」と聞いたというが（たぶんつくり話だろうが）、気分としては分かるような気がする。

この長江水域で最も交通量が多いのは、申

漢線（申は上海の別名）と呼ばれている上海—武漢間千二十五キロである。

正確な統計はないが、現在、一日二万人以上がこの航路を利用していると思われる。就航中の船は、上海船廠建造の五千総トン級浅吃水型貨客船。中速ディーゼル二基を備え、約千四百人の旅客を乗せることができる。

日本の船会社の長江航路参入

さて、かつてはジャンクが主体だった長江水運に汽船が登場したのは、十九世紀後半のことだ。だが、その汽船の多くが、清朝から航行権を得た外国船（特に英国船）であったのは、中国にとって不幸なことだった。

やがて日清戦争後の下関条約で外国船の長江航行が自由化されると、日本の大手船会社も長江に進出するようになった。

まず一八九八（明治三十一）年に大阪商船が、小型貨客船「天龍川丸」と姉妹船「大井川丸」を投入して上海—漢口（新中国成立後武昌、漢陽と合併して武漢となる）航路を創設した。開業に際し大阪商船は漢口支店を設置した。同社としては神戸、門司、基隆に続く四番目の支店であり、この航路への関心の高さがうかがわれる。

次いで一九〇三（明治三十六）年には、日本郵船が英国のマクベイン社から上海—漢口

線の航権、船、水陸施設など一切を買収し、長江水域に進出。この水域では画期的な三千五百総トン級貨客船三隻の建造を決めて、これを神戸の川崎造船所に発注した。

郵船の参入により長江水域は、英・独・仏・日・清の五カ国、十一社の船が入り乱れる過当競争の場と化した。日系四社（商船、郵船、湖南汽船、大東汽船）の競合を懸念した明治政府は、政友会総裁西園寺公望の進言を参考に、前記三隻の竣工に先立ち、四社を合併するよう指導した。

こうして一九〇七（明治四十）年三月二十五日に国策会社・日清汽船が設立され、国の手厚い保護のもとに、一丸となって外国船会社に対抗することになった。

日清汽船の長江航路客船として活躍

今回の主題である岳陽丸は、前述の三千五百総トン級貨客船三隻の第一船である。

発注者は郵船だが、川崎造船所で建造中に日清汽船に現物出資。新会社の誕生三日後の三月二十八日に引渡され、上海—漢口間に就航した。寄港地は鎮江、南京、蕪湖、九江の四港で、ほかに十二港に停船し（旅客扱いのみ行う）片道十日の日数を要した。

船名は岳陽は長江中流の都会名で、杜甫の詩で知られる岳陽楼があることで有名だ。岳

陽丸の読みは、発注時には「ガクヨウまる」だったが、竣工後は「ヨーヤンまる」と上海音で呼ばれた。

川崎造船所は、一八九九（明治三十二年）に長江水域用に設計された本邦初の貨客船「大元丸」を建造して以来、多くの浅吃水型貨客船を世に送ったメーカーである。「大元丸」の設計の際は、この種の特殊構造船の建造経験がなかったためその苦心は一方ならず、関係者を外国の長江航路船に乗せて、内密に主要部の寸法を測ったといわれている。

「岳陽丸」は就航後、三十年にわたって上海の漢口を結んでいたが、日華事変勃発直後の一九三七（昭和十二）年八月十五日に上海から南京へ向かう途中、中国軍に拿捕され、「江漢」と改名、招商局の船になった。同じ日、姉妹船の「南陽丸」と「襄陽丸」は、上海で中国軍の空爆を受けて沈没した。

「江漢」は、新中国の建国後も長江水域で稼働。一九六〇（昭和三十五）年ごろ廃船となり、五十余年の生涯を終えた。

第二次大戦後、造船王国となった日本では多種多様な船が造られてきたが、「岳陽丸」のような大型の河用客船だけは、今後二度と現れないだろう。

（山田 迪生）