

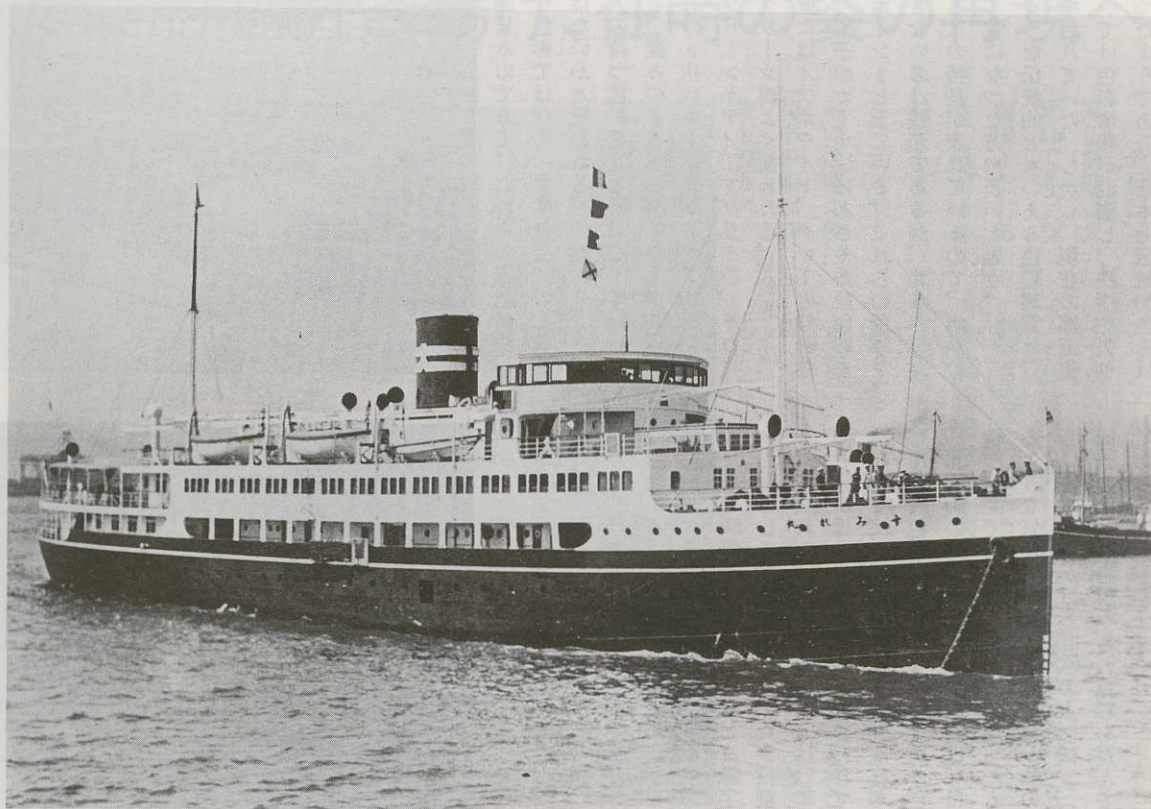
すみれ

堇

丸

《主要目》客船、大阪商船所屬、1,724総トン、主機ディーゼル2基、出力2,314馬力、最高速力16.3ノット、旅客定員670人、1929年三菱神戸造船所建造

## 別府航路客船の原型となった名船



### ベランダ付き一等船室のはじまり

日本の内航客船の一等船室は、ドアを開けて入った両脇にベッドがあり、海側がベランダ式のリビング・エリアになっているという配置が多い。ベランダには大きな展望窓があり、居ながらにして海の景観が楽しめるわけ、まことに快適だ。この方式は戦前からのものだが、最近でも、小型客船やカーフェリーの一等船室でよく見かける。

この配置方式の創案者は、和辻春樹博士である。

大正末年に和辻博士は、氏の処女設計となつた大阪商船の別府航路客船「紫丸」で、遊歩甲板の一等エリアの海側と内側（エンジン・ケーシング両脇）に通路を設け、その間に船室を配したが、結果的には船室が非常に狭くなり、通路も所要の幅が取れなかった。

そこで三年後に建造した「紅丸」（二代）では、船室をケーシングに寄せて通路は海側だけとし、通路の外舷は遮蔽してベランダ風に仕上げた。ところがこの方式だと、船室の出入りがベランダ風通路だけになり、トイレへ行くにも風呂へ行くにも姿が目立つうえ、船室の窓から外が見えないし、逆に通路から中を覗かれる心配もある。また、ケーシングと接しているので、主機の音がうるさい。



このため博士は、次の「緑丸」「葦丸」では通路を内側のケーシング脇に移し、船室の海側をプライベート・ベランダとした。すなわち、冒頭で紹介したベランダ付き一等船室が、この時点で誕生したわけである。この方式は、海景を眺めるうえでもプライベートの面でも申し分なく、とくに別府航路に多い新婚旅行客には好評だった。

このレイアウトは、次世代の「に志き丸」「こがね丸」にも継承され、その後別府航路だけでなく、内航客船の基本パターンとして広く採用されるようになった。

### レジャー航路の先駆け

最近では、新婚旅行というハワイ、グアム、香港など海外へ出掛けるカップルが多いが、昔は、東京の新婚さんは熱海へ、関西だったら別府航路か南紀白浜と決まっていた。

大阪商船が、別府温泉の観光開発を目的に阪神・別府航路（当初は阪神・豊後諸港間）を開設したのは、明治末年である。もとドイツ客船の「紅丸」（初代）を投入して、生活航路臭の強かった瀬戸内海の船旅にレジャー路線を導入した。

次いで大正末年には、別府航路初の新造船である前述の「紫丸」と、最初のディーゼル船「紅丸」（二代）が相次いで完成。これに改

装客船「屋島丸」を加えた三隻の組合せにより、ディリーサービスが実現した。この結果、阪神方面から船で別府へ向かう観光客が着実に増加し、戦前・戦後における別府航路の繁栄の基礎が築かれたのである。

現在では、日本の国内水域には、カーフェリー航路を主体に観光色の濃い航路が何本も開設されているが、大正から昭和にかけての内航客船界では、いまだ生活航路が大部分であり、レジャー路線を営業理念にすえたルートは、この別府航路だけだった。

今もこの航路のレジャー・ポリシーが、関西汽船の運航するカーフェリー「さんふらわあ」型と、在来客船タイプの「あいぼり丸」型などによって継承されていることは、ご承知のとおりだ。

### 緑丸の姉妹船として誕生

昭和に入ってから、別府航路の乗客は増加の一途をたどった。このため大阪商船は、昼夜二便のディリーサービスを計画し、「紅丸」（二代）よりひとまわり大きいディーゼル客船二隻を三菱神戸造船所に発注した。これが「緑丸」と姉妹船「葦丸」である。

一番船の「緑丸」は一九二八（昭和三）年十一月、二番船「葦丸」は翌年一月に竣工。ともに、阪神・別府間の夜航便に就航した。

この二姉妹に前述の「紫丸」以下三隻を加えた五隻が、昼夜二便態勢をキープしたわけだが、一九三三（昭和八）年に「屋島丸」が須磨沖で暴風により沈没したため、翌年、その代船として「に志き丸」が建造された。さらに一九三五（昭和十）年には「緑丸」が小豆島沖で大連汽船の貨物船「千山丸」と濃霧のため衝突し沈没。翌年、代船として「こがね丸」が誕生した。

「に志き丸」が竣工した年、「葦丸」は平仮名で「すみれ丸」と改名した。

次いで一九四二（昭和十七）年には、関西汽船の設立に伴い同社に移籍。太平洋戦争中は、軍用船としてジャカルタ・シンガポール間を往復したが、これが彼女の戦後における不運の原因となった。

一九四六（昭和二十一年）年七月に、なつかしの別府航路に復帰したが、四年後の五〇（昭和二十五）年八月、突如、GHQの司令により、賠償としてオランダに接収された。終戦当時、オランダ領インドシナ水域で稼働していたため、オランダの財産とみなされたからであろう。

別府航路客船の原型となった名船「葦丸」の、接収後の消息は一切不明である。

（山田 廸生）