

神加丸

《主要目》貨物船、栗林商船所属、2,929総トン、4,590重量トン、主機タービン1基、出力2,413馬力、最高速力12ノット、1946年日本钢管鶴見造船所建造

記録的な長寿を全うした戦時標準船



インスタント船の典型「戦標船」

終戦直後、昭和二十年代前半の港の情景から話をはじめよう。

当時、早稲田中学の生徒だった筆者は、日曜、祭日になると東京港や横浜港へ船を見に出かけたものだ。そのころの両港は、港湾施設の相当部分が米軍に接収されており、横浜の山下公園には、将校家族の木造住宅が並んでいて立入り禁止になっていた。

船はと見れば戦標船ばかり。港の主役は、赤さびだらけの戦標船だつた。カラフルな例外のクルーズ客船が麗姿を競う最近の華やかな状況からは、想像もつかないようなくすんだ風景が眼前にひろがつていた。その視覚印象を写真に例えると、カラー写真と白黒写真の違いくらいはあろうか。

戦標船は「戦時標準船」の略である。

戦争になると、船が何隻あつても足りないくらい輸送需要は増大する。原料、燃料、工業製品に加え、武器、弾薬や兵員の輸送量はとめどなく拡大し、一方では逆に、空爆や雷撃で戦没する船も増加するから、船不足はますます悪化するわけだ。

そこで、戦争になると主要海運国では、それまで多くの造船所が船主の注文に応じてさまざまなタイプの船を建造していたのをやめ

て、少數の標準型を定め、それ以外の型をなすたけ造らないようにする。これが戦標船である。戦標船は、短期間に多くの船を量産するのが目的なので、資材を節約し、工程も極力省くのが特徴であり、船の性能が多少悪くても目をつぶるのがふつうだ。

第二次大戦では、アメリカ、イギリス、日本、の三国が多数の戦標船を量産した。中でもアメリカは、その巨大な工業力に物を言わせて、リバティ型やビクトリー型とよばれる貨物船、T2型オイルタンカーなどを数多く完成させた。能率よく戦標船を造るために、新しい造船方法が開発され、現在の造船ノウハウに応用されているものも少なくない。

千隻もの戦標船を量産した日本

第二次大戦中わが国は、約千隻の戦標船を量産した。ほかに、終戦時に船台上にあり、戦後になって竣工した「続行船」が百隻以上あつた。とにかく、たいへんな隻数である。

これらは、その建造計画にともない第一次船型、第二次船型、第三次船型に大別される

が、ティピカルなものは、戦争たけなわの一年四三（昭和十八）年秋から翌年秋にかけて大量に建造された第二次船型で、隻数も八百二十隻を数え、戦標船の大半を占めている。

この船型では、資材の節約と工程の省略が

極限まで及び、形状、構造は徹底的に簡易化された。

一九五九（昭和三十四）年十月には、二代

量産という大目的のために安全性すらも犠牲になつた。要するに「浮いて走ればよい」という最低のポリシーによつて誕生した船であり、このような船に命を託した乗組員は、さぞやたまらない気持ちだつたろう。

当然のことながら速力も遅いので、潜水艦の餌食になる船も多かつた。そこで、第三次船型では、喪失船をできるだけ少なくするため、速力を上げるなど、質的向上がはかられた。

結局、同船が常石で解体されたのは一九七九年（昭和五十四）年十二月である。船齡は十三年。

インスタント船の見本である戦標船としては、記録的な長寿を全うしたわけだ。

この幸運な戦標船については、筆者の友人で門司在住の藤木洋一氏が、その船歴を熱心に追跡している。

ここに掲げた写真は、一九五八（昭和三十三）年九月に筆者が東京港で撮影した「神加丸」の姿である。

船主は栗林商船。北海道→東京→阪神航路に就航し、主に王子製紙の新聞用紙、石炭、鋼材の輸送に従事した。このサービスは十三

年間続けられた。

一九五九（昭和三十四）年十月には、二代

目「神加丸」の完成に伴い三菱鉱業セメントに売却され、「第二菱洋丸」（りょうようまる）と改名、三菱重工下関造船所で、セメントタンカーに改装された。このとき、主機がタービンからディーゼルに換装され、大いに若返つている。セメントタンカーとしての稼働期間は、十四年間である。

一九七四（昭和四十九）年九月には、広島県の常石沖に係船となり、さすがの長命戦標船もこれで終わりかと思われたが、その翌年に神原グループに身売り、廃棄物処理船「クリーンエース」として、さらに稼働した。

山間 続けられた。