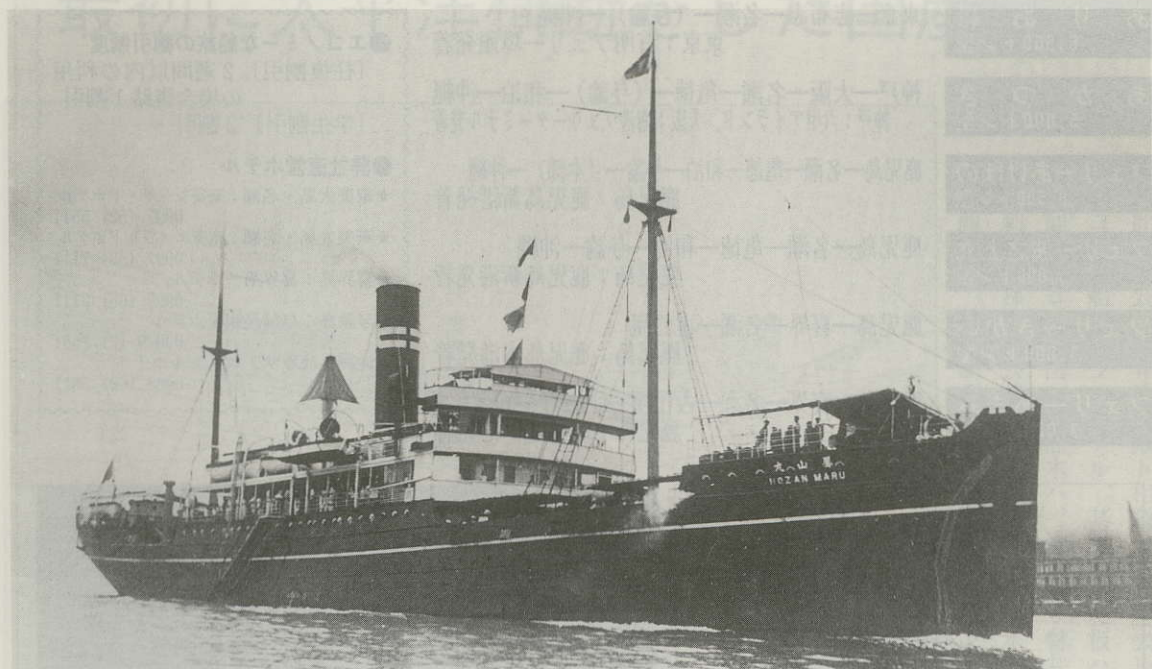


鳳 山 丸

《主要目》貨客船、大阪商船所屬、2,347総トン、主機三連成
レシプロ1基、出力2,626馬力、最高速力14.8ノット、
旅客定員217人、1907年川崎造船所建造

日本と欧州を結ぶ幹線航路、 敦賀～ウラジオストク直航便で活躍



ウラジオストクが今年から開放

ソ連の極東最大の都市ウラジオストクが、今年一月から外国人に開放される。ロシア共和国のエリツィン大統領は昨春秋、「外国人の居住を許可し、一九九二年一月一日からウラジオストク港を外国船に開港する」との大統領令に署名、同市の開放が決まった。

ウラジオストクは、冬も使える不凍港であるうえ、シベリア鉄道のターミナル駅があるため、帝政ロシア時代以来、太平洋側の最重要拠点となっていた。日本では略してウラジオ（浦塩）といったりするが、地名の意味は「ウラージ（征服せよ）」「ウオストク（東方を）」である。東方進出の拠点ウラジオストクへの帝政ロシアの期待と執念が、この命名にも込められているのである。同港にはソ連太平洋艦隊指令部があり、外国人の居住、観光などは、これまで禁止されていた。

ソ連は、このたびの開放を契機に、ウラジオストクを今年中に経済特区に指定し、外資を積極的に導入する構想を明らかにしている。経済特区とするのは、軍港としての機密保持より経済開発を優先しようとするソ連の姿勢の表れと見られており、商業都市へ向けての現地の期待も強いようだ。

ところで、このたびの開放に先立って、昨

年六月、商船三井客船のクルーズ客船「にっぽん丸」が、日本の客船としては戦後初めてウラジオストクに寄港した。某中堅商社主催の研修クルーズに、販売代理店の青年幹部など総勢三百六十人余りが参加したもので、入港に際しては、同市主催の盛大な歓迎会が開催されたほか、在泊中、日ソ若手経営陣によるシンポジウムと交流会が船上で行われた。

日本客船によるウラジオストク航路は、戦前は北日本汽船が運航していた。終戦後、多数の復員軍人がソ連から帰国したが、出航地はナホトカであったため、昨年夏の「にっぽん丸」の訪問は、日本客船としては実に半世紀ぶりの同港寄港だったわけである。

欧州への近道だったウラジオ直航便

日本海を横切って日本と同港を結ぶ本格的な定期旅客航路が開設されたのは、日露戦争後のことである。

これより先、一九〇二（明治三十五）年に、欧州とアジアを直結するシベリア鉄道が開通。日露戦争後、この鉄道を利用して来日する外国人旅行者が増加した。帝政ロシアはこれに対応するため、敦賀―ウラジオストク間にロシア義勇艦隊の客船を就航させ、シベリア鉄道および東清鉄道と、旅客の手荷物の船車連絡を行って営業力を強化した。

かねてから日本・ロシア間の貨客輸送の重要性に着目していた大阪商船は、この機を逃がさず、一九〇七（明治四十）年に、通信省の命令航路として敦賀―ウラジオストク直行線を開設し、新造貨客船「鳳山丸」を投入、ウィークリーサービスを開始した。当時の旅行案内を見ると、同船は毎週一回、夕方五時に敦賀を出航、中一日は喜んで翌々日の午前十時にウラジオに到着している。所要時間は約四十時間。帰航便も同様に週一回で、正午にウラジオを出航、翌々日の午前六時に敦賀に帰港した。

「鳳山丸」は、造船奨励法の助成を受け、神戸の川崎造船所で建造された貨客船である。公試運転で最高速力十四・八ノットを記録しているが、明治末年の船としては快速船の部類に入るだろう。

前年に同じ川崎造船所で竣工した「開城丸」の拡大型であり、姉妹船に「嘉義丸」があった。鳳山も嘉義も台湾南部の知名だが、とくに台湾航路専用に建造されたものではない。この時期、大阪商船の中堅社船の大部分がそうであったように、複数の近海航路に就航できる汎用貨客船として誕生したのである。

開業当初、ライバルのロシア客船は鉄道とタイアップし、ウラジオで船車連絡を行ったが、大阪商船の方はこのネットワークから外

されたため、集客上ひじょうに不利であった。そこで、政府を通じてロシア側に打診し、ロシア側（鉄道、義勇艦隊）と日本側（大阪商船、日本国有鉄道、満鉄）の協議が、ペテルブルグでもたらされることになった。

その結果、双方が敦賀とウラジオを接続地とする船車連絡を行うことで合意。大正の初めまでには、日本と満州・シベリア、さらには日本と欧州をダイレクトに結ぶ貨客連絡輸送が開始された。こうして「鳳山丸」による敦賀―ウラジオストク直航線は、欧州への近道として重宝されるに至ったのである。

この航路の最盛期は第一次大戦のころである。欧州への軍用品、日用品の輸送で賑わい、臨時船を二隻差し立てたこともあった。年間の旅客輸送数一万三千五百人（一九一八年）、貨物輸送量十三万三千三百トン（一九一七年）という数字が、ピーク時の記録である。

その後、ロシアの社会不安のため、貨客数が漸減。昭和に入ってから、この航路は北日本汽船に譲渡された。撤退した「鳳山丸」は、基隆―香港航路に転じ、次いで太平洋戦争前には南日本汽船に売却され、同じ台湾海峡の航路に就航。太平洋戦争中もこの水域で稼働していたが、戦争末期の一九四四（昭和十九）年十一月、台湾の東方海上で米国潜水艦の雷撃を受け沈没した。