

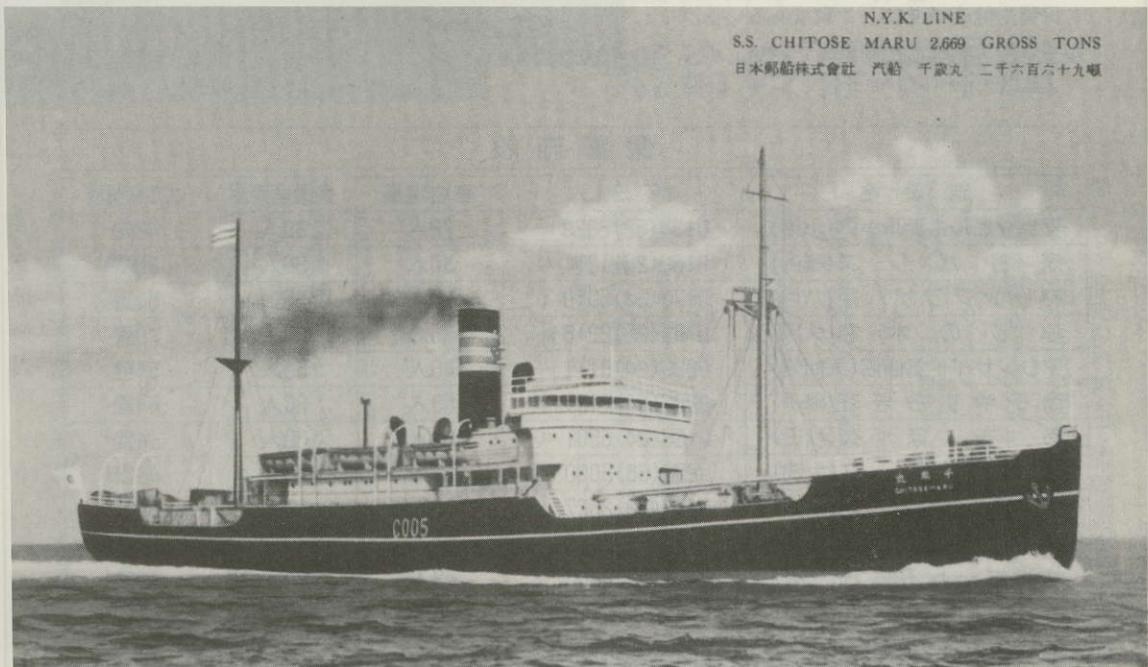
# 千歳丸

《主要目》貨客船、日本郵船所属、2,668総トン、主機三連成

レシプロ1基、出力3,955馬力、最高速力15.2ノット、

旅客定員387人、1921年横浜船渠建造

## カラフト航路で活躍した わが国最初の国産碎氷客船



戦後姿を消した日本の商船の船種に、碎氷船がある。今次大戦で南カラフト（サハリン南部）を失った結果、冬季に結氷する北方水域で稼働する碎氷船の出番がなくなつたためである。現在では、わずかに南極観測船が巡視船に、その勇姿を見るにすぎない。

南カラフトが日本領となつたのは、日露戦争のことであり、この新領土と内地（北海道）を結ぶ定期航路の開設が要請された。これにこたえて最初に北方水域に進出したのは、日本郵船である。日露戦争が終わつた直後、郵船は鉄骨木皮の貨客船「田子浦丸」を使用し、函館（小樽）→大泊（コルサコフ）間の定期航路を開業した。ただし運航は夏季だけで、港が凍る冬季には休航とされた。

冬季運航を含む南カラフトへの本格的な定期航路が創設されたのは、その四年後の一九〇九（明治四十二）年のことである。大阪商船はこの年、わが国最初の碎氷貨客船「大禮丸」を北方水域に投入し、小樽を起点にカラフト西海岸と東海岸を北上する二本の定期航路を開設した。「大禮丸」はもともと、大阪商船が中国航路用に建造した船であるが、日露戦争中に陸軍軍用船として徴用され、北の海で稼働した。その際、船首の外側に、鉄かぶ

### カラフト航路小史

とをかぶせるように碎氷船首を取り付け、急造の碎氷船としたのである。

この間、南カラフトの行政区は軍から樺太庁に移され、基幹航路は樺太庁の命令航路となつた。明治末年の時点で、樺太庁命令航路は合計十本。数が多いが、冬場も通して運航されたのは「大禮丸」の航路だけであった。

その後、個人船主を含む中小船会社もこの水域に参入し、互いに競合して経営難に陥つた。このため大正初年に、大阪商船を軸に発足した新会社北日本汽船に統合され、大阪商船も船ぐるみ、航路を新会社に譲渡した。

さらに、大正末年には日本郵船も、近海郵船の設立とともに北方航路の運航を同社にゆだね、以後、カラフト水域は、商船系の北日本汽船がリードし、郵船系の近海郵船がこれを追うかたちで発展したのである。

### 初の国産碎氷客船の誕生

航路網形成でおくれをとつた郵船だが、就航船に関しては、郵船系の方に見るべき船が何隻がある。「大禮丸」を含め中国航路からの

転用船が目立つ北日本汽船フリートに対し、郵船は明治末年に、本場ロシアから購入した碎氷貨客船「弘前丸」と姉妹船「上川丸」をカラフト航路に張り付けているのである。

北日本汽船の航路網は、不凍港の多い西海

岸方面が主体であり、小樽を起点に西海岸へ直航した。これに対して郵船のカラフト航路は、結氷する大泊を拠点としていたため、専用の碎氷船を必要としたものと思われる。

こうした郵船フリートの中でもとくに注目すべき船は、大正の半ばに北方水域にデビューリーした日本最初の国産碎氷貨客船「千歳丸」（ちとせまる）である。

「千歳丸」は、逓信省命令航路である函館（真岡（ホルムスク）航路用客船として横浜船渠で誕生した。横浜船渠はのちに、日本海運史上最大の碎氷貨客船「高島丸」、稚泊連絡船「宗谷丸」といった高名な碎氷船を世に送っているが、その技術ノウハウの土台となつたのは「千歳丸」の建造経験であつた。

竣工後間もなく前述のように近海郵船が設立されたため、「千歳丸」は郵船から同社に移籍、引き続き函館（真岡航路に就航した。昭和初年の旅行案内を見ると、この航路のルートは、夏季は函館（小樽）→大泊（真岡）、冬季は小樽（大泊）のみ、となつてている。

### 大海原へ吼えるような汽笛の響き

北方水域に張り付いていた船には、太平洋戦争の戦火をかいくぐつて戦後まで生き延びたものが多いが、開戦前に再び郵船に戻った「千歳丸」も、その幸運な一隻だった。

戦後、引揚船として稼働したのち、しばらく北海道（阪神航路に就航）。一九五二（昭和二十七）年には、郵船新設の沖縄航路の定期貨客船となり、氷に閉ざされる北方航路から、サンゴ礁に彩られた南の海へ転じた。

五年後、今度は岡田組に身売りし、サルベージ船に変身。一九六一（昭和三十六）年に解体売却され、四十年の生涯を閉じている。

私事にわたるが、筆者は中学三年の春、船好きの友達数人と、北海道（阪神航路時代の「千歳丸」に乗つたことがある。東京から名古屋まで一泊二日の区間乗船であつたが、筆者にとって、レシプロ船の乗船体験はこのときだけであり、実に貴重な経験であった。

切り上げがつた碎氷型船首、木を主体とした重厚なインテリアのダイニングサロンと喫煙室、精巧な木彫が施された階段手すり、躍動感あふれるレシプロ機関のクランク、酷熱の石炭焚き等々、印象に残つてることは多いが、とくに忘れられないのは、大海原へ吼えるような「千歳丸」の汽笛である。

濃霧が多発する北方水域では、こうした低音大音響の汽笛が必須だったのだろう。その響きは、汽笛を鳴らしつつ濃霧に閉ざされた北の海を航行するカラフト航路時代の「千歳丸」をほうふつさせるものであり、今もなお筆者の耳に残つている。

山田 稔生