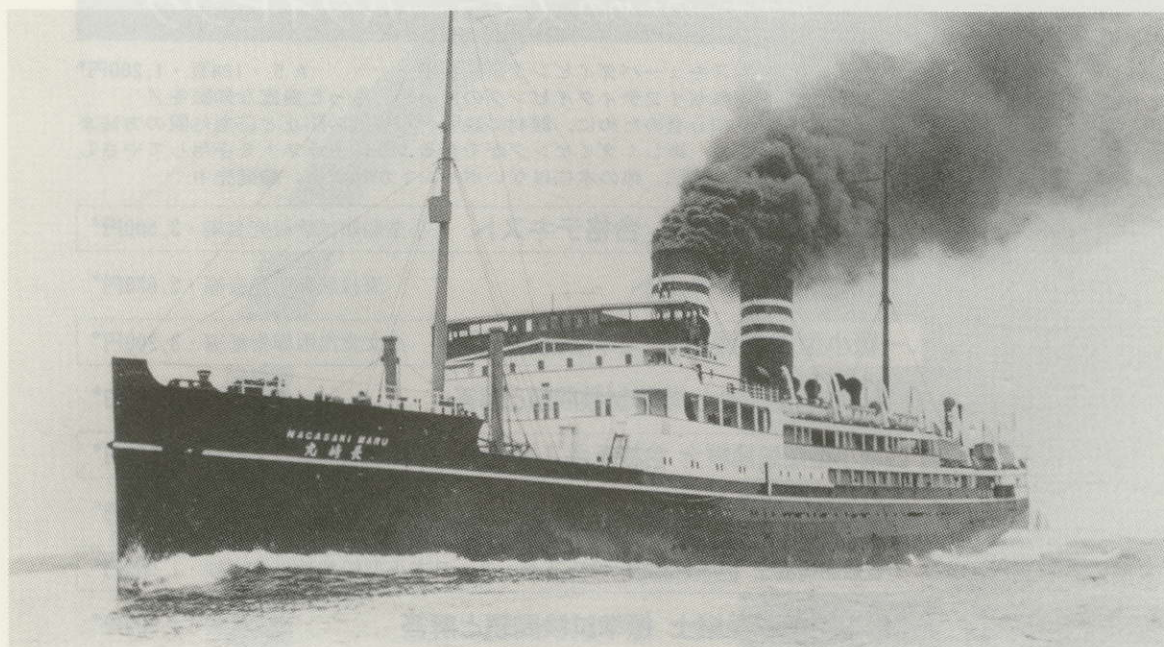


長 崎 丸

《主要目》貨客船、日本郵船所属、5,272総トン、
主機蒸気タービン、2軸、最大出力11,377馬力、
最高速力20.8ノット、旅客定員355人、1922年英
国W・デニー＆ブラザーズ社建造、姉妹船上海丸

日本郵船の戦前最後の海外発注客船



「クリスタル・シンフォニー」の海外発注

日本郵船が先般、「クリスタル・シンフォニー」をフィンランドのクヴァルネル・マサヤードに発注したニュースは、経済界の大きな話題となった。三菱重工の敗因は、為替レート変動による船価差にあったようだ。フィンランド通貨のマルカが昨年夏、対ドル・ペーで十五パーセント切り下げたことから、マサヤード側が提示した船価は、三菱側と、日本円で五十億円の差があったという。

これだけ船価差が生じては海外発注もやむなしと思うが、三年前の第一船「クリスタル・ハーモニー」の建造の際、世界のトップクラスの豪華クルーズ客船をつくるべく、授業料ということで三菱重工が負担した費用も、優に五十億円を超えると聞いている。加えて、二十五カ月後の納期を守るため、それこそ死に物狂いで建造に取り組んだ長崎の造船マンたちの苦勞を思うと、なにか釈然としないものを感じるの筆者だけだろうか。

郵船はこの三月、日本の船会社としては初めて韓国に貨物船を発注したが、これも円高による船価差が主因であると伝えられる。

現実の経済の姿は、感情論の立ち入る余地がないほど厳しいということだろう。

フェリー建造で定評のW・デニー社へ発注

郵船は創立後、主力船を英国で建造してきたが、一八九八（明治三十一年）年に、「常陸丸」を造船業振興のため三菱長崎造船所へ発注して以来、国産船が社船の主体となった。戦前では、一九二四（大正十三年）年に完成した郵船初のディーゼル船「飛鳥丸」と「愛宕丸」が、最後の英国建造船である。

七千五百総トンのこの同型貨物船は、二社に発注され、同出力のB&Wとスルザーの主機をそれぞれ搭載していた。ディーゼル機関の研究研修の目的を持った海外発注だったようだ。

さて、客船で郵船最後の英国発注船はというと、これは戦前、上海航路の快速船として鳴らした「長崎丸」と「上海丸」である。

この両姉妹船の海外建造は、長崎と上海間を結ぶ日華連絡船の開設とあわせて、一九二〇（大正九年）年三月の取締役会で決まったものである。発注先はダンバートンのW・デニー&ブラザーズ社。契約船価は一隻五十二万ポンド。蒸気タービン主機を搭載した二軸船で、航海速度は十八・五ノットとされた。

W・デニー社は大手造船所ではないが、フェリーの建造技術にかけては、昔から定評があった。北欧の海峡フェリーの多くが、第二

次大戦後までこの造船所で造られており、本初のタービン船である青函連絡船「比羅夫丸」級も、ここで誕生している。

郵船の上海航路の主力客船は代々、「西京丸」級も「博愛丸」級も英国製である。加えて日華連絡船が、定時フェリーの性格が強い新設航路であることを考慮し、信頼度が高いデニー社への発注を決めたのであろう。

長崎と上海間を二十七時間で結ぶ

「長崎丸」は一九二三（大正十二年）年二月十一日、「上海丸」は同年三月二十五日に長崎と上海間に張りつき、週二便のサービスを開始した。二十七時間の航海である。

郵船の社史によると、新航路は当初、運航成績が芳しくなかったため、開設翌年の五月からターミナル港を長崎から神戸に移し、集客集荷の増大を図ったとある。同船の船客定員は一等百五十五人、三等二百人で、上部構造物が大きいフェリータイプの船にしては、旅客数が意外に少ない。

大正末年の上海在住の日本人は一万数千人程度。大陸への玄関口だった釜山や大連への航路と異なり、上海航路をキープするには、旅客のほか、貨物も相応に積む必要があったのだろう。

当時の時刻表を見ると、スケジュールは四

日一便で、発着時間はこうなっている。

「往航」神戸発・午前十時、長崎着・二日目午前九時、長崎発・午後一時、上海着・三日目午後四時。

「復航」上海発・午前八時半、長崎着・二日目午前十一時半、長崎発・午後五時、神戸着・三日目午後四時。

ちなみに長崎と上海間の片道運賃は、特別室百五十円、一等五十五円、四十五円、三等十八円である。銀行員の初任給が五十円程度だったころの船賃とすれば、現在の感覚では高いと感じるのではないか。

一九三九（昭和十四）年に国策会社東亜海運に移籍。次いで、四一（昭和十六）年十二月八日の太平洋戦争開戦当日、揚子江河口で米国客船「プレジデント・ハリソン」を追撃し、これを擱坐させたことは「勝鬃丸」の項（本誌九十七号）で紹介した。

「長崎丸」の最後は不運だった。

開戦翌年の五月十三日、長崎港口の伊王島北方で味方の機雷に触れて沈没、三十九人の死者行方不明者を出したのである。海軍からの機雷敷設の通告が遅れたために起こった事故だったが、菅源三郎船長は責任を一身に引き受け、残務を整理した後、東亜海運長崎支店で割腹自決した。