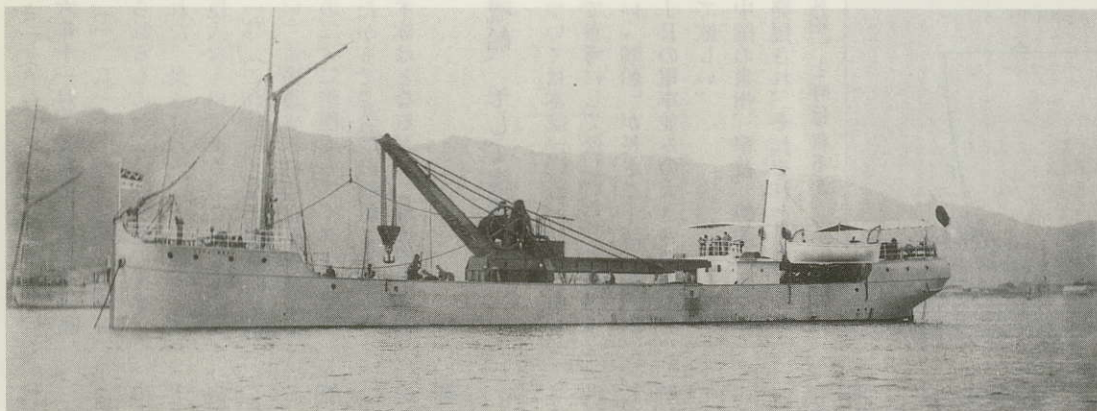


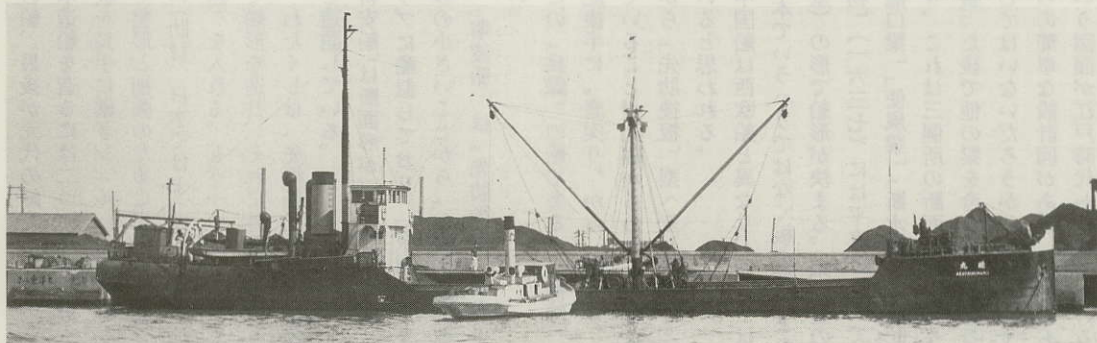
# 砲 運 丸

《主要目》大砲運搬船、鉄製、平尾喜平治所有、砲運丸運搬部運航、531総トン、主機2連成1基、出力241  
図示馬力、速力9ノット、1890年川崎造船所建造

## 大砲を運んだ日本最初の重量物運搬船



「砲運丸」(川崎重工業提供)



「砲運丸」の後身「暁丸」(筆者撮影)

### 要塞砲の運搬船として誕生

船名を知るだけで、その船の性格がわかる実例がある。潜水調査船の「しんかい6500」、海底ケーブル敷設船の「ケイディイオーシャンリンク」、あるいは「フェリー○○」と名づけられた一連のフェリー群もそうだし、古いところでは、初期の鉄道貨車航送船に「車運丸」という船があった。

ここに紹介する「砲運丸」も、その典型例で、文字どおり大砲を運搬するために建造されたユニークな貨物船だ。

完成したのは一八九〇(明治二十三年)八月。建造所は川崎正蔵の個人経営時代の川崎造船所である。

造船協会の『日本近世造船史』(一九一一年刊)に、同船の記述が見つかった。

「明治二十二年、川崎造船所が平尾儀平次の注文に依り、大砲運搬の目的を以て、設計新造せし砲運丸は、其当時於て、稍異彩を放てり。同船は、大阪より陸軍各要塞に重砲を運搬するものにて、四十屯蒸気起重機一台を備へ、前艙には、大砲を搭載するに必要な各種の構造設備を施せるものなり。」

つまりこの船は、大阪の陸軍砲兵工廠でつくられたいろいろな重砲を、沿岸各地に建設中の要塞に運搬することを目的として建造さ

れた特殊な貨物船であった。こんにちの専用貨物船のはしりである。

この目的のため、そのころの船では珍しい船尾機関型が採用され、二区画の船倉ハッチの長さがそれぞれ約十一メートルと、船型に比してかなり大きかった。さらに、上甲板に四十トンの蒸気クレーン（旋回式）が装備されたほか、船倉は、砲身を搭載できるように特別な強構造になっていた。

この大きさの貨物船で、四十トンクレーンを備えている船は、あまり見かけない。むしろ、日本で最初の重量物運搬船である。

同船はまた、二十隻ほどの数少ない国産鉄船の一隻であり、しかもその中の最大船でもあった。鉄船時代が短かった日本では、木船からすぐに鋼船の時代に移ったため、鉄船があまり建造されなかったのである。

### チームを組んで輸送に従事

この異色の貨物船を川崎造船所に発注したのは大阪の個人船主平尾喜平治である（船主名は『船名録』によったが、川崎重工の社史では平尾喜平次となっている）。そして、平尾の経営する砲運丸運搬部が、陸軍省の委託を受けて同船を運航した。

これは小林義秀氏の指摘によるものだが、ここに紹介する竣工当初の「砲運丸」の写真

をよく見ると、船首に一重の波をかたどった陸軍運送船旗が掲げられている。おわかりだろうか。ちなみに、これが二重波の同図案のものは海軍運送船旗である。

平尾は同船竣工の前年にも「砲曳丸」という曳船と、「砲舁丸」（ほうふまる）というハシケを川崎造船所で建造している。「砲舁丸」には同型船が二隻あった。ということは、これらの船ぶねが「砲運丸」を中心にチームを組んで大砲輸送に従事していたことを意味している。「砲運丸」は喫水が三メートル程度しかないが、それでも水深の浅い海では、ハシケを必要としたのであろう。

ハード面の特色に加えて、こうした運用面の工夫が役立ち、「砲運丸」は陸軍にはなくてはならない大切な民間船となった。以後、大正の末に百五十トン・クレーンを備えた陸軍省の「蜻洲丸」（せいしゅうまる）が登場するまで、「砲運丸」は、軍用の重量物運搬船として存分の活躍をしたのである。

### 記録的な長寿をたもつ

「砲運丸」は長寿だった。明治、大正、昭和と働き、戦後まで生きた。

一九五四（昭和二十九）年の夏ことだ。

筆者は、東京港の豊洲石炭埠頭に、古ぼけた貨物船が接岸しているのを見かけた。いま

の東京電力埠頭のあたりである。

何のへんてつもない船尾機関型の小型貨物船だったが、船尾の曲線が少し変わっていたのでカメラにおさめておいた。ここに掲げた写真がそれである。帰宅して調べてみると、姿はだいぶ変わってはいたが、なんと、あの「砲運丸」の後身ではないか。

自慢の旋回式の四十トンクレーンは撤去されて通常のデリック式クレーンになり、船名も「暁丸」という名になっていたが、船首と船尾の形状はそのままである。筆者が出会った前年には、主機をディーゼルに換装し、いちだんと若返っていた。改装の時点で、船齢は六十年をこえている。

それから八年後の一九六二（昭和三十七）年十月十二日、「暁丸」は七百二十トンの砂利を積んで、茨城県の日立から東京へ向かう途中、波崎沖で主機が故障、浅瀬に乗り上げた。巡視船が乗組員の救助に向かったが、浅瀬で近づけない。そこで、羽田から飛び立った海上保安庁のヘリコプターで全員をつり上げて助け出した。だが「暁丸」は結局全損となり、この記録的な長寿船も、船齢七十二年でその長い船歴を閉じたのである。

（山田 迪生）