

若島丸

《主要目》貨物船、飯野海運所属、6,397総トン、9,571重量トン、主機蒸気タービン1基、出力3,600馬力、最高速力15.0ノット、1950年日立造船因島工場建造

戦後再開されたニューヨーク定期航路の邦船第一船



第二次大戦後、ニューヨーク定期航路が再開されたのは一九五一（昭和二十六）年。この年の六月、GHQは、一社（または「グループ」）につき月一航海の割で、ニューヨーク航路を開設することを認めた。

配船を許された船会社は、①日本郵船、②三井船舶、③大阪商船・新日本汽船、④国際海運、の四社（グループ）であった。四番目の国際海運は、国際汽船のエキスパートたちが戦後設立した会社で、かつての“国際ライン”的ブランドを継承し、四社（飯野海運、三菱海運、日産汽船、東邦海運）の提供船の代理運航をおこなつたのである。

翌月、すなわち一九五一年七月、航路再開の熱気のなかで、ニューヨーク一番乗りをめざし、三隻の貨物船が横浜を出航した。

ニューヨーク一番乗りをめざし三船が競争

コンテナ船が現れるまで、極東とニューヨークを結ぶ定期航路は、高速貨物船の“ひのき舞台”であつた。一時代を画した大阪商船の「畿内丸」が、一九三〇（昭和五）年にデビューして以来、戦前のニューヨーク航路には、日本郵船の「N」クラス、「S」クラスをはじめ、三井船舶の「吾妻山丸」型、国際汽船の「金華丸」型など、多くの高速優秀船が登場して、しのぎをけずつた。

若島丸（飯野海運）七月十六日出航

平安丸（日本郵船）七月二十日

浅香山丸（三井船舶）七月三十一日

三船の動静は各紙で報じられた。

筆者のスクラップブックには、このときの太平洋レースの関連記事が収められている。

当時、中学生だった筆者は、三船の先陣争いに、むねをわくわくさせたものだ。

「若島丸」がSCA JAP旗を掲げて

三船の先陣争いといつても、実質的には、わずか四日の差で横浜を出航した「若島丸」と「平安丸」の勝負だった。

二船は、ともに、日本商船隊復興の原動力となつた計画造船の五次船である。

ご承知のように、占領下の日本は、新造船の大きさや速力について、GHQからきびしい制限を受けた。GHQの規制は、一九四九年（昭和二十四年）公募の第五次計画造船から、貨物船は七千総トン、オイルタンカーは一万二千総トンに緩和。翌年公募の六次船からは、制限枠が完全に撤廃され、本格的な外航船の建造が可能になつた。

「若島丸」と「平安丸」は、いわば戦後の外航貨物船のさきがけであつた。

二船を比較すると、「若島丸」は六千四百総トン、タービン主機、航海速力一二・五ノット

ツト。「平安丸」は六千八百総トン、ディーゼル主機、航海速力一三・五ノット。性能面では「平安丸」がまさつており、この勝負は予断を許さなかつた。だが、結果は、速力がすこし遅い「若島丸」のほうが勝つた。

「若島丸」のニューヨーク到着は八月十六日。いっぽうの「平安丸」は、その四日後の八月二十日。「平安丸」は、結局、横浜出航時の四日差を短縮できなかつたのである。

飯野海運の俣野社長、国際海運の溝口社長が出迎えるなか、「若島丸」はニューヨーク一番乗りをはたした。ニューヨーク港も、十

年ぶりの日本船の入港とあって、消防艇のいっせい放水で同船を歓迎した。

ちなみに、このときの「若島丸」の船尾には、日の丸の代わりにSCA JAP旗（E燕尾旗—国際信号E旗の変形旗）が揚げられていた。『飯野60年の歩み』の写真頁に、この初入港時のショットがのついている。

栄光の第一船 “すり替え” の怪

残念なことに、最近の海事史書では、このニューヨーク一番乗りの船が、「若島丸」ではなく、別船にすり替えられている。

実例をあげると、中川敬一郎東大名譽教授

の『戦後日本海運造船経営史—戦後日本の海運と造船』（一九九二年刊、十五ページ）と、

海事産業研究所の『近代日本海事年表』（一九九一年刊）。二書とも、三番目に横浜を出航した「浅香山丸」を第一船としている。

なぜ、こうなつたのか。

「浅香山丸」の前身は、ノルウェーの快速貨物船「タリスマント」である。先陣争いの前年の五月、同船は遠州灘で炎上し、廃船同然となつたが、三井船舶がこれを購入。三井造船玉野製作所で修理のうえ、「浅香山丸」として更生させた（第九十六号本欄参照）。

改装なつた「浅香山丸」は、一九五一年七月三日に神戸を出航、ララップ鉱山の鉄鉱石を積み取りにフィリピンへ向かつた。つまり同船は、ニューヨーク航路に就航する前に、一航海を消化しているわけだ。

これが混乱の原因である。どうやら右の二書の執筆者は、飯野海運の社史を参照しないで記述したらし。とはいっても、権威ある海事史書の記事だけに、今後、ニューヨーク一番乗りは、「浅香山丸」の名で語り継がれることがあるのではないか。

本当の主役「若島丸」は、その後、海運集約のときに川崎汽船に移り、一九六九（昭和四十四）年には台湾のエバーグリーン社に身売り。一九七三（昭和四十八）に高雄で解体されている。