

# 白 山 丸

《主要目》貨客船、日本海汽船所属、4,351総トン、  
4,103重量トン、主機低圧タービン付き二連成汽機  
1基、出力2,845馬力、最高速力16.4ノット、旅客  
定員807名、1941年浦賀船渠建造

## 日本海航路で活躍した戦中派の 美形客船



東京港の晴海埠頭に憩う「白山丸」（筆者撮影）

あかぬけした優美な姿

今から四十余年まえの一九五六（昭和三十一年）年のある日、当時大学生だった私は愛用のキャノンII Dを肩に、ブラリと東京港に出かけ、竹芝桟橋から港内遊覧船に乗った。

遊覧船が沖合の貨物船の間を抜けて晴海の埋立地にさしかかったとき、この時代には珍しく、すつきりとあかぬけした姿の貨客船が着岸しているのを見つけた。場所は今の晴海客船ターミナルのあたりである。ファンネルマークは日の丸に赤筋二本。「日本海汽船の白山丸だ！」と思って、あわててシャッターをきったのが上に掲げた写真である。

敗戦後十年余りたっていたとはいえ、東京港の主役は相変わらず、無骨な戦時標準船と計画造船で誕生した貨物船群であったから、「白山丸」のような美形の船は、くすんだ雰囲気の内港内ではひととき存在感があった。

戦後の「白山丸」は、舞鶴への引揚船として有名になったが、昭和二十年代半ばには北海道（東京）名古屋間に就航していたほか、沖縄航路時代に東京港に時折寄港したので、その姿を見かける機会が結構あった。

日本海横断客船として誕生

「白山丸」は、太平洋戦争開戦の四カ月前に

浦賀船渠で誕生した。発注したのは北日本汽船だが、開戦の前年に同社を主体に日本海汽船が設立されたため、新会社の船として完成した。航路は新潟と北朝鮮の清津、羅津を結ぶ日本海横断ルート。戦前の日本の大陸進出をささえた幹線航路の一つだ。

一九三二（昭和七）年に旧満州への農業移住が始まって以来、当地へ向かう日本人は増加の一途をたどり、日本海航路は入植地への最短ルートとして繁盛した。

一九三八（昭和十三）年には、姉さん格の「月山丸」が浦賀船渠で完成し、この航路に就航した。

「白山丸」は、「月山丸」とその同型船「氣比丸」（けひまる）に続く日本海航路三姉妹の末っ子である。三姉妹といっても、「月山丸」クラスと同型ではない。同じなのは船体のサイズとエンジンだけ。三船の主機は、省エネを目的に浦賀船渠が独自に開発したもので、二連成レシプロと低圧タービンを組み合わせたユニークな汽機であった。

容姿のほうは、「月山丸」クラスが貨物船型であったのに対し、「白山丸」は船橋楼が長く、客船色が濃かった。旅客定員は八百七人。この航路では、明治このかた最も旅客キヤパシティーが大きい。「白山丸」は、日本海横断客船の集大成といえる船であった。

## 連合国捕虜への救援物資を輸送

戦時中も「白山丸」は日本海航路にあったが、一九四四（昭和十九）年に戦争史に残る航海をおこなった。日本側に抑留されていた連合国の捕虜と市民への救援物資を、ナホトカから神戸まで輸送したのである。

この救援活動は、スイスを通じて米国から日本に申し入れがあったもので、一九四四年十月までに二千トンを超える物資がウラジオストクに運ばれた。これを日本船がナホトカで受領し、別の二隻がそのうちの千百トンを中心と東南アジア各港へ届けた。

輸送に当たった船は、受領船が「白山丸」で、輸送船は中国向けが帝国船舶の拿捕船「星丸」、東南アジア向けが日本郵船の「阿波丸」であった。三船は当然ながら、航海の安全を連合国側から保証されていたが、「阿波丸」が帰路、台湾海峡で米潜水艦の雷撃を受けて沈められ、多数の犠牲者を出したことは周知のとおりである。

朝日新聞の連載記事『阿波丸の悲劇』（一九〇九年九月）によると、「白山丸」はこの年の十一月八日にナホトカに入港し、食糧や医薬品など二千トン以上を受領。帰途、朝鮮半島と満州の連合国捕虜への救援物資百五十トンと羅津で揚げたのち、十一月十一日に神戸に

着き、無事その任を終えた。八百トンの救援物資を積んで「阿波丸」が悲劇の航海に出たのは、翌年二月。「白山丸」は結果的に、阿波丸事件の序奏を演じたことになる。

## 舞鶴が母港の引揚船として活躍

戦後まもなく「白山丸」は、船舶運営会の運航により北海道と本州航路に就航。一九五〇（昭和二十五）年の民営還元後は、横浜と沖縄航路に転じたが、その間、一九五三（昭和二十八）年から五九（同三十四）年にかけて、舞鶴を母港に、中国とカラフトに残留する邦人の引揚船として活躍した。

とくに話題をよんだのは一九五三年三月に再開された中国からの引き揚げだ。秦皇島から帰る「興安丸」と上海を出た「高砂丸」の先陣争いで脇役に押しやられたが、「白山丸」は五百人の同胞を乗せて天津外港の塘沽を出港、二船より三日遅れて舞鶴に帰港した。

次いでカラフトのホルムスクから舞鶴への引き揚げ航海（計四回、別に小樽へ一回）に従事。五八（同三十五）年九月にホルムスクから帰港した航海が、戦後の舞鶴への全引揚船の最終船となった。「白山丸」はその後東洋郵船に売却され、最晩年をインドネシアの熱帯海域で過ごした。