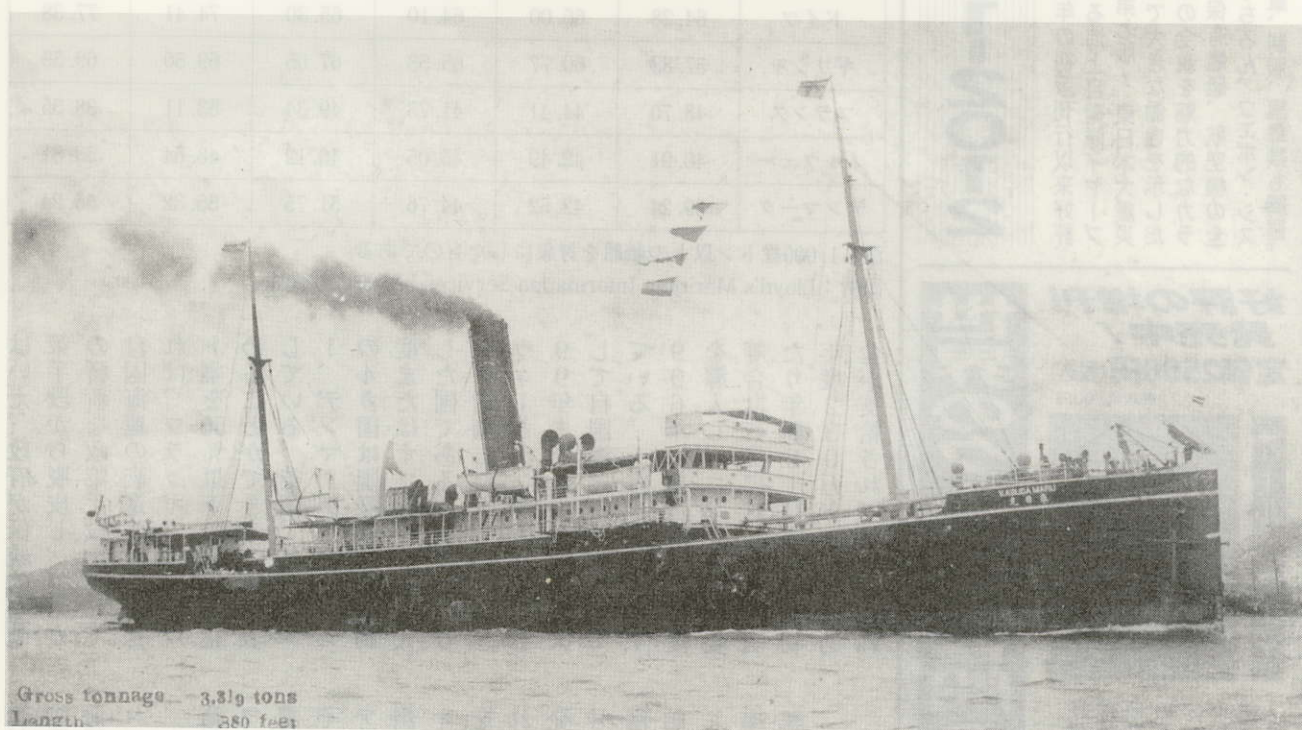


# 1等食堂に 「人力発風機」を 備えた客船



春日丸の1等食堂（『乗客案内・郵船図会』より）



春日丸（筆者所蔵）

## 春日丸（初代）

《主要目》 貨客船、日本郵船所属、総トン数3,797トン、重量トン数3,938トン、垂線間長114.30メートル、型幅13.41メートル、主機3連成汽機1基、最大出力4,407馬力、最高速力16.92ノット。旅客定員1等60人、2等38人、3等202人。明治31年（1898）6月英R・ネピア&サンズ社（グラスゴー）で建造。同年9月横浜回着。翌月から豪州航路に就航。昭和10年（1935）解体。同型船二見丸、八幡丸（初代）



## 冷房装置を備えた日本最初の船は？

日本で最初に冷房装置を導入したのは何と  
いう船だろうか。航路はどこだろう。

戦前の欧州、豪州航路の定期客船は、熱帯・  
亜熱帯海域を通過するから、冷房があれば船  
客は快適だったはずだ。じつさい、欧州航路  
の「新田丸」（1万7150総トン、昭和15年  
建造）には冷房装置があった。『新田丸問答』  
（日本郵船編刊）に次の記事がある。

——二等食堂と一等食堂、特別食堂、理髪  
室、美容室などの公室の外に、一等客室全部  
と特別室に冷房装置が施してある。（中略）一  
等客室全部に冷房装置をしたのは、新田丸が  
世界で最初だ。——

残念ながら、「新田丸」は第2次大戦勃発の  
ため欧州航路には就かず、この新設備が効果  
を発揮しないで終わってしまった。

また、『関釜連絡船史』（昭和54年、広島鉄  
道管理局編刊）によると、「新田丸」の3年余  
りまえに竣工した関釜連絡船「金剛丸」「興安  
丸」（7080総トン）は、キャリヤ式冷房装  
置により、冷気を全客室に送っていたという。  
同書の説明だとこの方式は、とりいれた外気  
を、冷凍機でつくった冷水で冷やし、これを  
全客室に送風するものだったらしい。

いっぽう豪州航路では、明治期の船にさか  
のぼる。明治34年（1901）に英国で建造

された「熊野丸」（5076総トン）と、その  
2年後に三菱長崎造船所で誕生した「日光丸」  
（5539総トン）には、冷房装置があった。

山高五郎氏の『日の丸船隊史話』（昭和17年、  
千歳書房刊）によると、そのしくみは、外気  
を送風機で客室に送り込む途中、冷凍機から  
とった冷液で空気を冷却するというものだ。  
原理は「金剛丸」級と同じだが、効果はあま  
りなかったらしい。ちなみにこの時代、陸上  
ではすでに電気扇風機があった。

## 「北海の水宮に在るが如し」

豪州航路は日清戦争後、日本郵船が開設し  
た。開設2年後、3800総トンの新造船「春  
日丸」級3隻が就航した。

そのころ東京の東陽堂から刊行された『乗  
客案内・郵船図会』によると、「春日丸」の1  
等食堂には、「人力発風機」とでも称すべき風  
変わりなしかけがあったという。右頁のイラ  
ストをご覧いただきたい。食卓上の暖簾のよ  
うなヒラヒラしたものがそれである。

このヒラヒラにヒモをつけ、そのはしを人  
間が引いて風を送り、ウチワのはたらきをさ  
せようというしかけである。ひと昔まえの天  
井扇風機に似た役目をしているわけだ。扇風  
機のように動きがawatadしくないから、気  
持ちのいいものだったにちがいない。

効果については、『乗客案内・郵船図会』に

こうある。文中、「北海の水宮」とは、いささ  
かオーバーな表現ではあるが。

——涼風颯然、気秋の如く、快適いふべか  
らず、南進万里、赤道直下を通過するも、身  
は北海の水宮に在るを夢むらむ。——

このころ、ロンドン留学のためドイツ客船  
で欧州へ旅した夏目漱石は、上海寄航中、ホ  
テルの食堂で「人力発風機」に接した。もと  
もとは中国人の発明かもしれない。

「春日丸」級3隻は、航路開設直後の取締役  
会で建造が決まったもので、グラスゴーのR・  
ネピア&サンズ社に発注された。皇室ヨット  
の機能を持つ灯台視察船「明治丸」（1027  
総トン）を造った老舗造船所である。船価は  
1隻あたり邦貨約73万円。同時期に英国で誕  
生した欧州航路の「神奈川丸」（6151総ト  
ン）の船価が77万円だったから、ずいぶんカ  
ネをかけた貨客船であった。

「春日丸」は同型3隻（同型船「二見丸」「八  
幡丸」）の第1船である。明治31年（1898）  
6月に竣工。同年9月横浜回着。翌月から豪  
州航路に就航した。

日露戦争では海軍に徴用され、仮装巡洋艦  
として軍務に服した。次いで、大正4年  
（1915）に上海航路、同12年に青島航路  
に転配。昭和6年（1931）に係船となり、  
同10年（1930）に解体された。

山田迪生