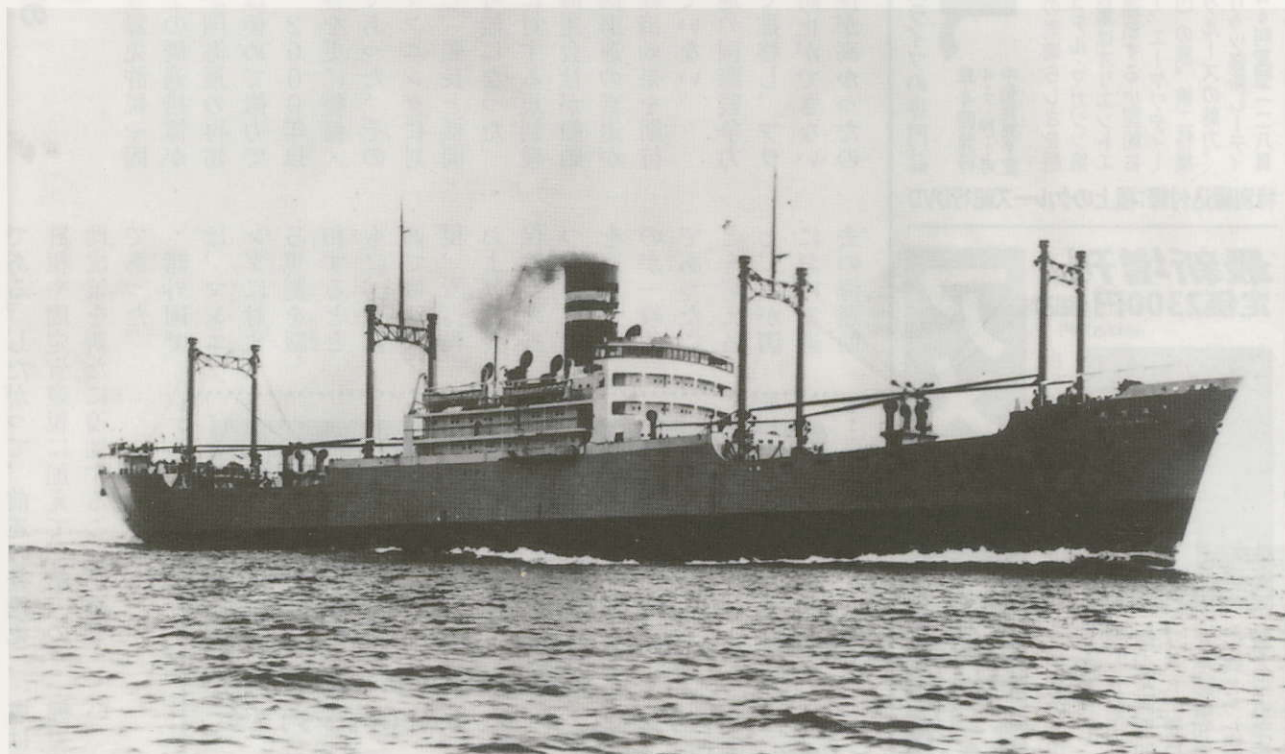


戦後の海運再建に 貢献した 辰馬3姉妹

文・山田廸生 (日本海事史学会副会長)



山縣勝見 (山下新日本汽船『社史—合併より十五年』より)



辰和丸クラスの第3船辰宮丸 (筆者所蔵)

辰和丸クラス

《辰宮丸主要目》 貨物船、辰馬汽船運航、総トン数6,344トン、重量トン数7,875トン、垂線間長125.3メートル、幅17.1メートル、主機タービン1基、出力4,500馬力、最高速力17.6ノット。昭和13 (1938) 年11月三菱神戸造船所で竣工。昭和20 (1945) 年7月舞鶴港外で空爆を受け搁座。昭和22 (1947) 年浮揚修理。昭和31 (1956) 年内外汽船に売却。昭和34 (1959) 年主機をディーゼルに換装。昭和40 (1965) 年台湾に売却。2年後解体。同型船辰和丸、辰鳳丸、辰春丸

出自は清酒醸造元・辰馬家

今号は神戸特集なので、当地にゆかりのある船会社とその看板汽船を紹介しよう。

辰馬汽船。兵庫県西宮に拠点を置いてこの会社は、出自が灘の銘酒「白鹿」の醸造元・辰馬家という異色の海運企業である。

辰馬家の清酒醸造は17世紀に始まり、19世紀に入ると年間1500樽を江戸に積み出していたという。樽廻船を買い入れて江戸への回漕業を始めたのは弘化3（1846）年である。下り荷はむろん清酒であった。

日清戦争中に汽船業に進出。日露戦争中に辰馬本家汽船部を設立。これを母体に辰馬汽船合資会社が明治末年に誕生した。株式会社になったのは大正5（1916）年である。

不定期船主では最大級の商船隊を擁した辰馬汽船は、大正中期中に貸船運航から自営運航に転じた。昭和戦前期には定期船運航にも参入。台湾航路にタービン貨物船「辰和丸」クラス4隻を新造し投入、好成績を上げた。17ノットの高速船だった。

戦後は辰馬本家が地方財閥に指定されて解散。辰馬汽船は存亡の危機に面したが、辰馬ファミリーの山縣勝見が再建に当たり、昭和22（1947）年に社名を新日本汽船と改めた。社長には山縣が就任。昭和33（1958）年に本社を西宮から神戸に移した。

商船隊再建は、「辰和丸」クラスが3隻残ったことから、他社より有利なスタートを切った。外航定期船は計画造船で増強した。昭和27（1952）年には「武庫春丸」（7817総トン）を第1船として、ニューヨーク航路の単独参入を実現させた。

昭和39（1964）年の外航海運集約では山下汽船と対等合併し、山下新日本汽船になった。次いで平成に入るとジャパンラインと対等合併してナビックスラインに発展。さらに平成11（1999）年には大阪商船三井船舶と合併した。新社名は商船三井。存続会社は商船三井で、合併比率は商船三井株式1株に対しナビックス株式3・5株であった。

以上みたように、辰馬汽船は現在の商船三井の源流のひとつなのである。

日本／台湾航路の定期貨物船

右頁写真の「辰宮丸」は、辰馬汽船が三菱神戸造船所で建造した「辰和丸」クラスの3番船である。昭和13（1938）年11月に完成し、日本／台湾航路に就航した。

辰馬汽船の台湾航路は昭和初年、台湾糖の日本内地への輸送契約をもとに始められたもので、砂糖のほか、台湾米、バナナなどを積んだ。バナナ輸送のため、「辰和丸」クラスの中甲板には機械通風装置が備えられた。

台湾への積荷は、木材、肥料、雑貨など。

雑貨のなかには清酒「白鹿」（台湾ではハクロクと音読した）もあったにちがいない。

「辰和丸」クラスで戦没したのは第2船「辰鳳丸」1隻だけだ。ただし同船は開戦翌年、南方海上で米潜水艦に体当たりして沈めた武勇談がある（同社『殉職者追悼録』）。「辰和丸」と「辰宮丸」は沈んだが、戦後浮揚に成功し復帰。第4船「辰春丸」は沈まずに生き残った。幸運な「辰春丸」にあやかり、戦後の新日本汽船の船は、「武庫春丸」「富士春丸」のように、船名の末尾に「春」を付した。

「辰宮丸」は海軍に徴用され、特設敷設艦に変身した。のち特設運送船になったが、終戦直前に舞鶴港外で空爆を受け擱坐し半没。戦後引き揚げられ、姉妹船とともに新日本汽船の中堅貨物船として活躍した。昭和31（1956）年に内外汽船へ売却され、その3年後、主機をディーゼルに換装。その後も船主を転々としたが、同40（1965）年に台湾へ身売りし、2年後、当地で解体された。「辰和丸」は昭和29（1954）年5月、東南アジアからコメを満載して帰航中、南シナ海で台風に遭遇。1／3番船倉に浸水し、乗組員全員もろとも海底に消えた。4姉妹のなかでは最も悲劇的な最期を遂げた。

「辰春丸」は昭和42（1967）年にパナマ船主に売却され「ゴールデン・マウンテン」と改名。その4年後に廃船になった。