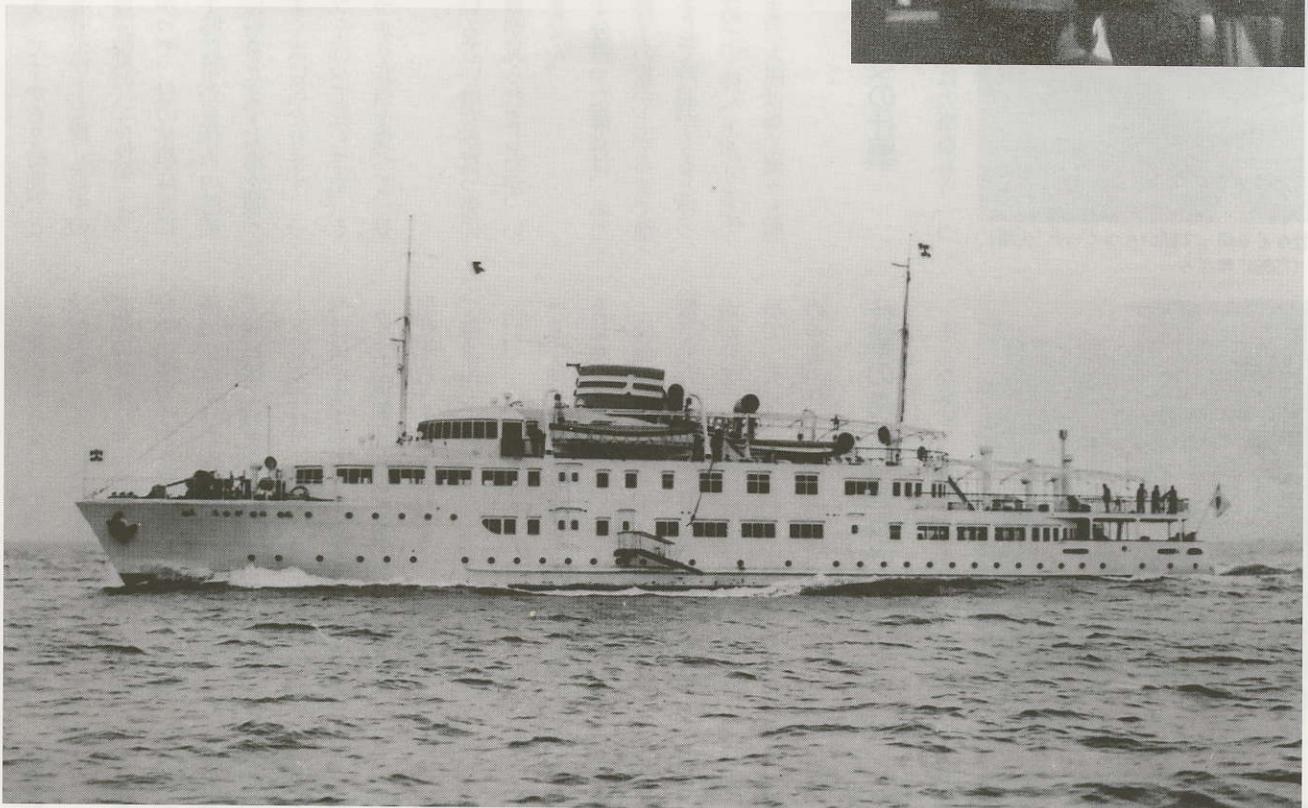
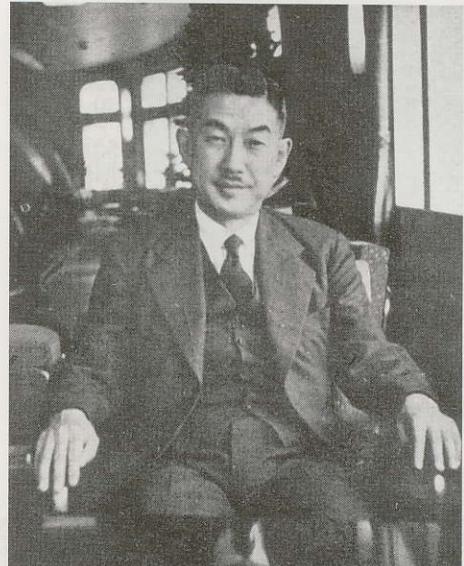


# 「和辻デザイン」の 美形容客船

文・山田廸生 (日本海事史学会副会長)

和辻春樹博士 (随筆『船』より)



志ろがね丸 (筆者所蔵)

## 志ろがね丸

《主要目》 客船、損陽商船所属、総トン数929トン、垂線間長56.5メートル、幅9.5メートル、主機ディーゼル1基、最大出力1,175馬力、最高速力14.5ノット、旅客定員2等45人、3等1,265人。昭和13(1938)年4月三菱神戸造船所で竣工。翌14(1939)年11月大阪商船が買収し、広東内河運営組合に貸与。珠江水域に就航。昭和20(1945)年8月28日珠江水域で触雷し沈没

## 生涯の大半を異郷で過ごす

摂陽商船の「志ろがね丸」は、「佳人薄命」の典型的のような美形客船であった。

三菱神戸造船所で誕生し、予定の大坂～洲本航路に就航したのは昭和13（1938）年4月。すでに日中戦争が始まっていた。翌年11月、親会社の大坂商船の手に渡り、広東内河運営組合に貸与された。そして、中国南部の大河・珠江の下流域で働いた。

広東内河運営組合は、広東（現・広州）を中心とする珠江流域の貨客輸送を目的に、昭和14（1939）年5月広東に設立された。

組合員は大阪商船、日本郵船、日清汽船など7社。経営航路のうち香港～広州湾の定期船に「白銀丸」の名がある。これが「志ろがね丸」であろう（東亜海運『支那の航運』）。

敗戦直後の昭和20（1945）年8月28日、この水域で触雷し沈没した。沈没時の船齢は7年。短い生涯の大半を異国で過ごし、最後は珠江下流の泥中に没した。

淡路島航路に在ったのは、わずか1年7か月。だが、「志ろがね丸」は関西人に強い印象を残した。流線型を採用した美しい外形、純白の船体と山吹色の煙突、さらには遊覧船タイプの旅客設備が斬新だったからだ。

この美形客船をデザインしたのは大阪商船の造船技師・和辻春樹工学博士である。遊覧

船タイプの「和辻デザイン船」は珍しいが、大正期に1隻手がけていた。太湖汽船の琵琶湖遊覧船「みどり丸」（08年7・8月号の本連載で紹介）である。太湖汽船から個人的に依頼された仕事なので、大坂商船の了解を得て、日曜と夜の私的時間に設計したという。

前頁の博士の写真は、博士の手になる南米航路客船「あるぜんちな丸」（1万2755総トン）の1等ベランダで撮影されたもの。同船は「志ろがね丸」が誕生する2か月前に三菱長崎造船所で起工された。ちなみに「志ろがね丸」の船型は、長崎造船所の船型試験場の検査結果にもとづいて決定された。

## 舷弧と梁矢をなくす

当時、流線型が流行っていた。汽車、電車、自動車などにも採用されていた。

博士は隨筆『船』のなかで、「流線型」と題し、「昭和九年このかた一、二年というものは我国は正に流線型時代であったと申してもよろしい」と述べている。右頁の「志ろがね丸」の写真を見れば、ほどよい流線型の採用と曲線の多用が、この船の外形を軽快かつ優美にしていることに気が付く。

もうひとつ、流線型効果を強めている工夫がある。船に付きものの舷弧（シア）がないことだ。側面から見ると、甲板には船首尾の上反りがなく一直線である。

一部（船首樓甲板、端艇甲板）を除き、甲板

には梁矢（キヤンバ）もない。平面的な甲板

にすれば、旅客が歩きやすい。客室の造作もしやすい。舷弧と梁矢の廃止は、「和辻デザイン」の特長のひとつである。博士は昭和

9（1934）年竣工の台灣航路定期船「高千穂丸」（8154総トン）を設計したとき、船体中央部の舷弧をなくして水平にし、梁矢

も廃止した。船客に好評だった。

「志ろがね丸」は内装も画期的だった。操舵室の下（遊歩甲板）に広い展望室（椅子席）を配置した。室内の前方正面にはステージを設け、映画や娯楽行事で客を楽しませた。

食堂もあった。位置は第二甲板の後部。前頁の写真でいうと、展望室の2デッキ下の後部、丸窓が並んでいるあたりである。90人が食事できた。採光が不足する位置にあつたので、十分な照明装置が施された。

食堂には、上のデッキ（第一甲板）から中央階段を下りて入った。階段を下りた脇（左舷）にはバー・カウンターを設けた。

航程の短い淡路島航路就航を想定していたので、個室式の客室は特等客室（旅客定員上は2等）6室だけにした。位置は遊歩甲板の中央部、すなわち展望室の後方である。

戦時下、「志ろがね丸」が珠江下流域に在ったとき、こうした旅客設備は満足に機能しなかつたであろう。不運な船であった。