

東洋汽船時代の大洋丸(筆者所蔵)

## 名船発掘・日本

### 第150回記念 増ページ

文・山田勉生 | 日本海事史学会副会長

## Taiyo-maru

### 南大西洋屈指の 独豪華客船

本連載は今回で150回を数える。四半世紀も続けられたのは、読者諸賢と編集部のご支持があったからだ。心から感謝したい。

今回は凝った船物語を書くことにした。サンフランシスコ航路の「大洋丸」。そして同船とともに戦没した土木技師八田與一の物語である。與一が今もなお、台湾人の敬愛をあつめていることについては後述する。

前身はドイツ船である。独ハンブ

ルク・サウスアメリカ・ラインの最大客船「カプ・フィニステレ」としてハンブルクで誕生。ハンブルクからポルトガル、ブラジルを経てアルゼンチンのラプラタ河口ブエノスアイレスに至る南米航路に就航した。往航は移民と機械類、復航はコーヒー、食肉などの貨物が主だった。船名は、航路筋にあるイベリア半島北西端の大西洋に面した岬名に由来する。

南大西洋屈指の豪華船だった。とくに1等公室が充実していた。船幅一杯にとった2層構造の1等大食堂、温室風ウインターガーデンと水泳プールは船客を驚かせた。全客室に電動通風が施された。反面、豪華で巨大な上部構造物のためトツプヘビーになり、復元性に



問題が生じた。対応処置

を施して南米航路に就いた

が、まもなく第1次大戦が

勃発、ハンブルクに係船され

た。幸い戦没を免れた。が、戦

勝国が接収。日本政府が取得する

賠償船4隻のうちの1隻として19

21（大正10）年1月横浜に着、

大蔵省が所管した。

## サンフランシスコ 航路で活躍

復元性不足に加え、燃料炭消費の  
多さなどの問題があり、引き取り先  
に苦労した。紆余曲折の末、浅野総  
一郎の東洋汽船が運航を引き受け  
た。浅野は同社のサンフランシスコ  
航路の看板客船にするつもりだっ  
た。

三菱長崎造船所で太平洋横断に必  
要な改装を加えた。復元性不足を解  
消するため、船底バラストを増やし  
た。船名を「大洋丸」と改めた。1  
921年5月、長崎から香港回りの  
試験航海では、浅野社長が盟友の安  
田善次郎を誘って乗り込み、安全性  
を宣伝した。

在来の「天洋丸」「春洋丸」「これ

選りすぐりの産業技術者、  
企業家らとともに戦没した悲運の豪華客船

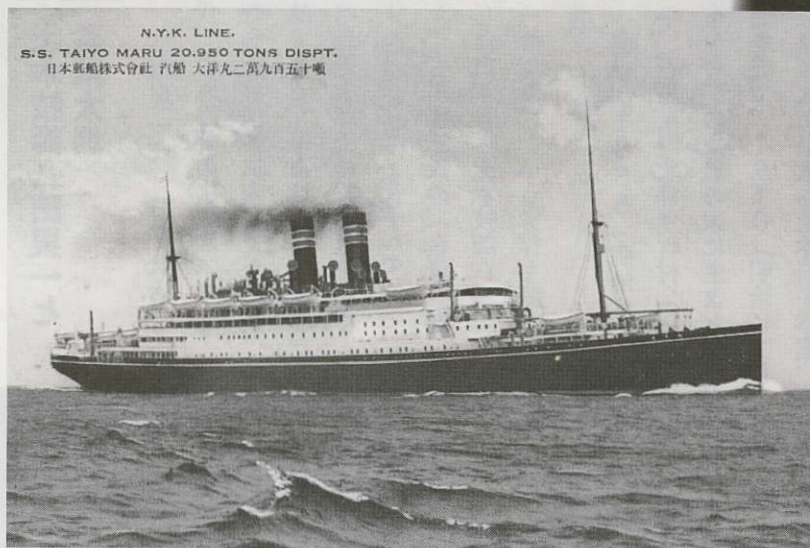
# 大洋丸

や丸」「さいべり

や丸」に「大洋丸」が加

わり、5隻体制になった。いちばん  
の豪華船は「大洋丸」である。19  
26（大正15）年、東洋汽船の客船  
部門は日本郵船と合体。航路は郵船  
が継承した。同船は引き続き北米航  
路に就航。その後、大蔵省から郵船  
に払い下げられた。

新鋭船「浅間丸」3姉妹が就航  
し、「天洋丸」など旧船が引退した  
後も、「大洋丸」はサンフランシス  
コ航路に残り、昭和戦前期のほとん  
どを太平洋で稼働した。1932  
（昭和7）年のロサンゼルスオリン  
ピックの際は日本選手団（主に女性  
選手）を乗せて太平洋を渡った（男



日本郵船時代の大洋丸（筆者所蔵）

## 主要目

貨客船、日本郵船所有、総トン数14,457トン、載貨重量トン数6,926トン、垂線間長171.0メートル、型幅19.9メートル、主機4連成汽機2基（2軸）、出力10,711馬力、最高速力16.6ノット。旅客定員（北米航路就航時）1等184人、2等221人、3等450人。1911（明治44）年11月、独ハンブルク・サウスアメリカ・ラインの南米航路客船カプ・フィニステレCap Finisterreとして独ブローム&フォス造船所（Blohm & Voss, Hamburg）で竣工。第1次大戦後、ドイツの賠償船として1921（大正10）年1月横浜到着。大蔵省が所管。政府の依頼により東洋汽船が委託運航。大洋丸と改名し北米航路に就航。1926（大正15）年5月より日本郵船が委託運航。引き続き北米航路に就航。1929（昭和4）年5月大蔵省から日本郵船に払い下げ。1939（昭和14）年10月東亜海運のチャーターにより上海航路に就航。太平洋戦争開戦後は陸軍が使用。1942（昭和17）年5月8日南方占領地へ向かう途中、長崎県男女群島の南々西で米潜の雷撃を受けて沈没



性選手は主に「竜田丸」に乗船）。太平洋戦争が近づく、東亜海運のチャーターで上海航路に就航。開戦後は陸軍が使用した。

## 低速船団に加わり 米潜の餌食に

第1次大戦を生き抜いた「大洋丸」も、太平洋戦争では早々と戦火の犠牲になった。

まだ戦勝気分が残る1942（昭和17）年5月5日、「大洋丸」は南方占領地の産業開発をになう技術者、企業家ら多くの優秀な人材を乗せて宇品を出航。門司（炭水補給）、六連（船団編成）を経て、最初の寄港地フィリピンのリンガエンに向かった。船客1010人、乗組員263人など1360人が乗っていた（『日本郵船戦時船史』）。軍需品、民需品など2300トンも積んでいた。

5隻船団だった。「吉野丸」（昨年9・10月号で紹介）もその1隻で、同じドイツからの賠償船である。船団護衛には商船転用の特設砲艦「北京丸」（2288総トン）が付いた。船団速力は最低速船に合わせた9ノ

ット（『日本郵船戦時船史』）。これでは米国潜水艦に狙われる。連戦連勝による油断があったのだろう。航海速力14ノットの「大洋丸」には金縛りの航海となった。

船団は玄界灘から五島列島沖を航行。8日夕刻、東シナ海の男女群島南々西にさしかかった。荒天で波が高かった。1等大食堂ではコレヒドール要塞陥落の祝宴が開かれていた。

19時45分頃、突如「大洋丸」が米潜の雷撃を受けた。魚雷3発が命中。積荷のカーバイドに引火し、大火災が発生。騒然となった船客たちは救命艇に殺到した。20時40分、船は海面から姿を消した。この日の昼間だけ船団護衛に加わった駆逐艦「峯風」（排水量1215トン）と特設砲艦「富津丸」（2933総トン）が反転し、救助のため現場に駆けつけた。生存者は543人。817人が船と運命をともにした（『日本郵船戦時船史』）。

八田與一と部下2人も命を落とした。與一はフィリピンの綿作灌漑計画を立案するため、3人の部下を連れて乗船していたのである。

## 土木技師八田與一と 嘉南大圳

八田與一は、日本統治時代、台湾南部の広大な不毛地帯を穀倉地帯に変えた土木技師である。筆者はその史実を司馬遼太郎氏の『街道をゆく——台湾紀行』を読んで知った。古川勝三氏の『台湾を愛した日本人——土木技師八田與一の生涯』という労作も読んだ。

與一は1886（明治19）年、石川県河北郡今町村（現・金沢市今町）の豪農の家に生まれた。四高を経て、1910（明治43）年に東京帝大工科土木科を卒業、台湾総督府土木局につとめた。1917（大正6）年、32歳（数え年、以下同じ）のとき、医師の長女で金沢第一高女を卒業した米村外代樹と結婚。やがて2男6女にめぐまれた。

上下水道・水力発電・灌漑工事で



大洋丸の1等大食堂（筆者所蔵）

力を発揮した與一は、結婚の翌年、嘉義から台南にかけて広がる嘉南平野を調査した。香川県に匹敵する広さがありながら、農民は洪水、旱魃、塩害の三重苦に苦しんでいた。與一はここに嘉南大圳（「圳」は農業用水路）と称する東洋一の規模の灌漑施設を建設しようとした。

1920（大正9）年、台湾総督府の民政長官下村海南は嘉南大圳の着工を決め、予算を国会で成立させた。與一が35歳のときである。工事は嘉南の組合がおこない、半額を国費で賄った。與一は組合の技師とな



り、完成（1930年）まで工事を陣頭指揮した。

## 鳥山頭ダムに 與一の銅像

嘉南大圳の心臓部は、下村海南が珊瑚潭と名付けた人造湖である。台南市北東の鳥山頭に、長さ1・3kmのダムを建設した。最新の土木機械を投入した。コンクリートをほとん

ど使わず、土と石でダムをつくった。

水量が豊かな山向こうの川から水を人造湖に導くため、長さ3kmの隧道を通した。難工事で多くの死傷者が出た。與一は工事中に亡くなった従業員を殉工碑にまつた。

鳥山頭まで道路や鉄道、送電線などが建設された。宿舍街が誕生し、小学校、病院、共同浴場、商店、映

【左】鳥山頭出張所長室の八田與一  
（古川勝三氏提供）  
【上】與一の銅像と夫妻の墓  
（古川勝三氏提供）

150

画館も建てられた。與一は日本家屋に家族とともに住んだ。

10年かけて嘉南大圳は竣工。三重苦に泣いた不毛の大地は、台湾最大の穀倉地帯に生まれ変わった。與一は45歳になっていた。

與一は総督府に戻った。まもなく工事に参加した人びとの発意と拠金



により、彼の銅像が湖の土手につくられた。作業服と靴を着用して腰を下ろし、工事を見守っている姿である。銅像は今も湖畔に座っている。戦後、日本統治時代の銅像が撤去されるなか、嘉南の人びとはこの銅像を大切に守ってきた。

銅像の後方に八田夫妻の墓がある。與一の遺体は遭難1か月後に発見された。遺骨は台湾の土になった。悲劇がつづいた。敗戦後、子どもたちと鳥山頭に疎開していた外代樹は、ダムの放水口に身を投げ、夫の後を追った。

八田與一の命日は「大洋丸」が沈んだ5月8日である。毎年この日、嘉南の人びとは墓前に集まり、追悼行事をおこなってきた。八田與一記念公園が建設され、2011（平成23）年5月8日の完成式には、馬英九総統や石川県出身の森喜朗元首相が参列した。與一の業績は台湾の中学生向け教科書『認識台湾』に紹介されているという。台湾には毎年、多くの日本人観光客が訪れているが、與一を知る観光客がいたい何人いるだろうか。