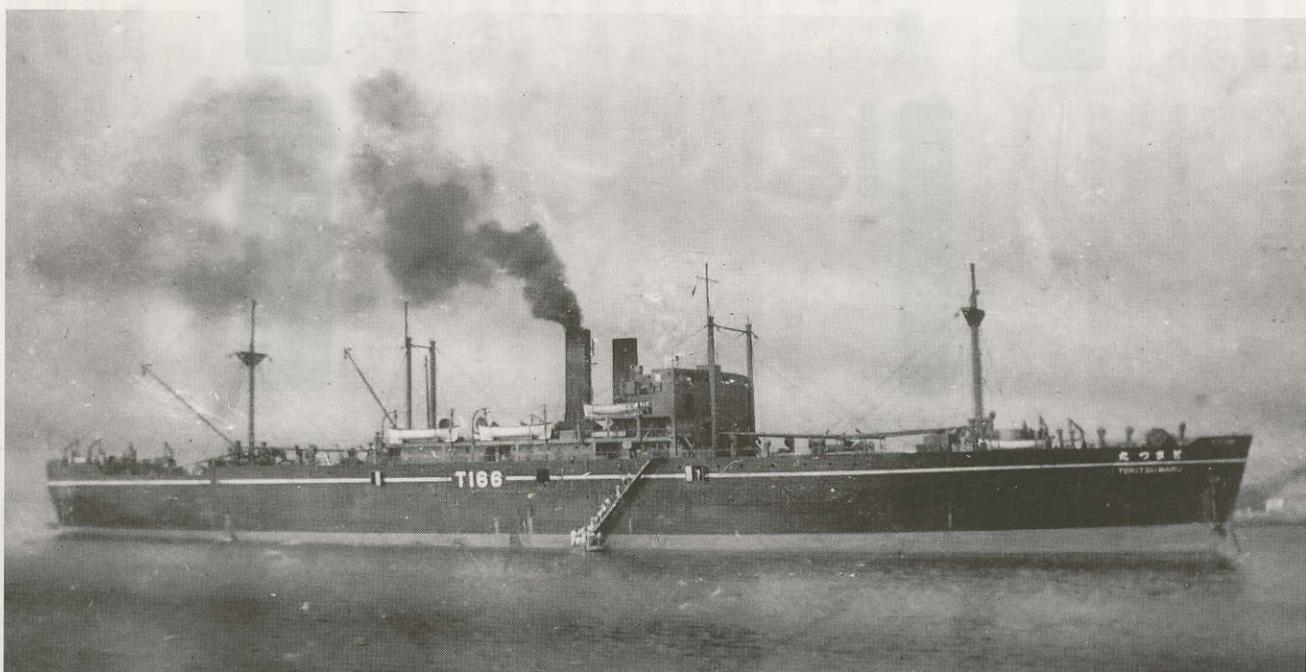
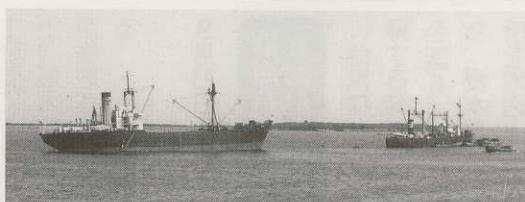


上陸用舟艇母艦 から 内航貨客船へ

文・山田廸生 (日本海事史学会副会長)



(右上) 同船の前部甲板 (上野喜一郎氏『船舶百年史』より)
(右) 当時の東京港。左手の2D型戦標船の向こうはお台場
(筆者撮影)



ときつ丸 (滝田清氏撮影)

ときつ丸

《主要目》 貨客船、日本海運所有。総トン数9,553トン、載貨重量6,947トン。垂線間長143.3メートル、幅19.6メートル。主機蒸気タービン2基(2軸)、出力3,000馬力、最高速力12.1ノット。旅客定員1等55人、3等1,342人。1944(昭和19)年10月帝国陸軍のM型舟艇母艦として日立造船因島工場で起工。翌年3月工事中止。戦後貨客船として工事再開。1947(昭和22)年6月30日竣工。日本海運が所有し(のち大蔵省所有)、国内航路に就航。1951(昭和26)年解体(昭和24年度『日本船舶明細書』および日立造船『船舶経歴書』による)。

M型舟艇母艦として計画

「ときつ丸」は異色の船である。太平洋戦争中、帝国陸軍のM型上陸用舟艇母艦として起工。戦後、貨客船として竣工した。

たつた4年の生涯だった。1947（昭和22）年6月に日立造船の因島工場で完成し、1951（昭和26）年に解体された。

前頁の外形写真は、筆者の中学校の先輩滝田清氏が単眼カメラ（レンズ1枚）で撮影したものである。1947年8月の東京港。竣工2カ月後で、上構が戦時塗装の姿である。

陸軍のM型舟艇母艦は、上陸作戦用の特殊輸送船である。多数の将兵と上陸用舟艇を戦場へ輸送するのが目的の船である。船体内に長大な舟艇甲板と広い兵員居住区を設けており、船尾には舟艇の発進口があった。

「ときつ丸」のばあい、舟艇25隻を格納できた。舟艇甲板スペースの関係で煙路を両舷に分けたため、フェリーに見られる並列2本煙突になった。敗戦の前年に起工されたが、進水前に工事は中止となつた。上陸作戦の機会がなくなつたからである。

貨客船として国内航路に就航

戦後、空襲で壊滅状態の国内貨客輸送を支援する目的で工事が再開された。貨客船として完成したのは敗戦の2年後である。日本海

運（株）の所有となり、船舶運営会の運航で小樽～函館～東京～名古屋～大阪を結んだ。日本海運は、戦時に石原産業海運の海運部門が母体になり発足した船会社である。

船客定員は1等55人、3等1342人。たびたび同船を訪れた滝田氏によると、1等エリニアは船体内にあり、タタミ敷きの大部屋がいくつか設けられていたらしい。外形写真を見ると、舷側の白線の上方に舷窓が並んでいるので、この位置にあつたのだろう。

3等のダイニングルームはなかつた。

とにかく異様としかいよいのがない外形である。長船首樓甲板を持つユニークな船体形状も珍しい。こんな船が敗戦まもないころ、日本沿岸を定期航海していたのである。

就航2カ月後の上構が戦時塗装になつてゐるのは、ベンキ不足によるものであろうか。敗戦直後の続行船には、こういう塗装がしばしば見られたという。何色でも塗つてあればOKという時代であった。

中学校が同船の見学会を開催

筆者が中学1年のとき、東京港に停泊する

「ときつ丸」の見学会がクラスで開催されたことがある。1949（昭和24）年6月。日曜を利用した行事で、任意参加だった。

筆者の中学校は早稲田中学。担任は下村敏行先生である。長崎のご出身。通信省の船舶検査官のご子息で、戦時中は船舶将校として大阪商船の「白竜丸」に乗つていた。船の大好きな先生だった。見学会を企画したのは滝田氏。同氏の友人が船舶運営会の東京支部長をやつていた関係で、実現したのである。

見学会は午前中に行われた。田町駅に集合。下村先生と滝田氏の引率のもと、生徒約20人が参加し、通船に乗つて沖がかりの「ときつ丸」を訪問した。東京から北海道へ北上する便の寄港時だった。残念ながら筆者は、この見学会に参加していない。以下は、滝田氏から聞いた当日の様子である。

最初に1等ダイニングサロンに案内され、船長から「ときつ丸」の紹介があった。フィリピン上陸作戦のために建造が計画されたが、工事中に日本の敗色が濃くなり、中止となつたことなど、前述の船歴が披露された。

そのあと乗組員の案内で見学に移つたが、とにかく船内が広いことに驚いたらしい。乗客は名古屋からの修学旅行の中学生が50人ほどだったという。乗客が少ないので、それでなくともだだつ広い3等の大部屋が、ますます広く感じられたそうだ。

あれから65年。「ときつ丸」が解体されたのは前述のように1951年。解体地は呉のことだ。下村先生も滝田氏も他界された。