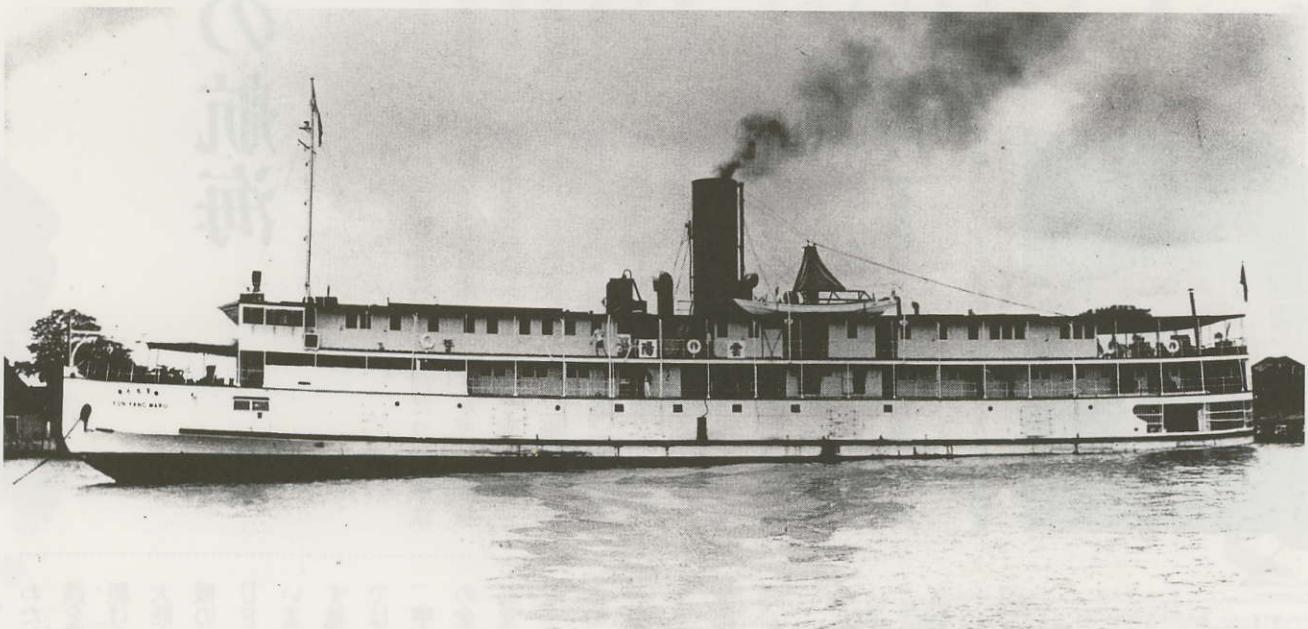


長江の難所「三峡」を定期航行した最初の日本客船

文・山田廸生
(日本海事史学会副会長)



難所を下航する昔日のジャンク (Captain Graham Torrible『Yangtze Reminiscences』より)



雲陽丸(筆者所蔵)

ユンヤンまる
雲陽丸

《主要目》 浅喫水型貨客船、鋼製、日清汽船所属。総トン数1,038トン、載貨重量トン数397トン、垂線間長60.0メートル、幅9.4メートル、喫水2.5メートル。主機3連成汽機2基(2軸)、出力2,900馬力、最高速力15.1ノット。旅客定員特1等11人、1等28人、2等84人、3等118人。1922(大正11)年江南造船廠(上海)で竣工。1939(昭和14)年東亜海運の設立に伴い移籍。1943(昭和18)年12月長江中流域で空爆により戦没。同型船宜陽丸、長陽丸

重慶航路開拓のあゆみ

三峡とは、長江上流の大峡谷の総称である。全長約200キロ。四川省の瞿塘峡から下行し、巫峡を経て湖北省の西陵峡に至る。

三峡ダムの出現までは、両岸に断崖がそり立ち、暗礁が多いえ水流が速く、狭い水路は糸余曲折していた。流速は平均して4ノット前後。灘と呼ばれる急流では、夏の増水期には15ノットを超えた。文字どおり激流逆巻く舟運の難所であり、かつては航行するジヤンクの1割以上が難破したという。逆に遡航は難事であり、ジヤンクが灘を越えるときは、多数の曳夫を岸に配して曳綱をひかせた。

1895（明治28）年の下関条約で外国船の長江上流の航行が自由になると、清国から利権を得た列強の間で汽船による重慶航路（湖北省宜昌～重慶）開拓の機運が高まった。三峡遡航に意欲的に取り組んだのは、長江水域の航行権に関心が強かった英國である。その3年後、A・J・リットルという四川通の英国人が、上海で建造した木造の小汽艇「利川」を使って三峡遡航を試みた。リットル夫妻と清国人5人が乗り組んだ同船は、燃料石炭の積載ジヤンク、清国の官用ジヤンク、救助船各1隻を従えて宜昌を出航。悪戦苦闘の末に三峡を抜け、重慶に入港した。

重慶航路が官民合同の新会社川江輪船公司（せんこうりんせんこうし）

によって定期運航化されたのは、それから11年後の1909（明治42）年である。

同社は三峡の水路にくわしい英国人船長S・C・プラントを招聘し、特殊船型船「蜀通」を英國で建造した。同船の特長は、舷側に貨物用バージを抱えていたことだ。浅喫水を保ちつつ大量の貨客を輸送し、水流変化の激しい水路に対応しようという着想だった。現代の長江でも、タグボートや客船がバージを横抱えにして航行している姿を見かける。

1909年10月19日、「蜀通」は宜昌から

重慶への定期運航を開始。自力で急灘を乗り切った。プラントは自ら船長として操船にあつた。遡航は成功を収め、至難とされたいた重慶航路の商業化が実現したのである。

日本船の重慶航路進出

日本船が長江上流に出現したのは、それから2年後の1911（明治44）年5月。砲艦「伏見」（排水量180トン）が三峡を遡航したときにはじまる。同艦は宜昌～重慶を1週間で遡航した。難所の洩灘（えいたん）では急流中に段差が生じていたため、船首部が上の段に上ると、乗組員と石炭を船体前部に集め、後部を軽くして段を越えた。このときの艦長回顧談によると、宜昌から奉節（四川省）までの間に30余体の溺死体が漂うのを見たという。

商業運航では1922（大正11）年4月、

日清汽船が「雲陽丸」を使って宜昌～重慶航路を開業した。1038総トン。喫水は2.5メートル。この年に上海の江南造船廠で建造された河用汽船で、3連成汽機2基（計2900馬力）を搭載した。2軸船である。

日清汽船は国策会社である。日清戦争後、長江水域には日系4社（大阪商船、日本郵船、湖南汽船、大東汽船）が進出し競合していた。明治政府は競合による弱体化を懸念し、4社が合併するよう指導。1907（明治40）年に日清汽船が誕生し、国の保護のもと、一丸となつて外国船会社に対抗したのである。

日清汽船の重慶航路は、日本政府の命令補助を受けて開業。当初は「雲陽丸」1隻で月3往復した。往復とも方県（四川省）に寄港。涪陵（同）などに停船した。水路が危険であるため夜間航行ができないので、遡航に約3泊4日、下航には1泊2日を要した。

翌年、「雲陽丸」とほぼ同型の「宜陽丸」を加え、毎月6往復に増便した。「宜陽丸」の前身は天華洋行の「聴天」である。天華洋行は清國風の社名だが、日系企業である。「聴天」と「行地」（のちの「長陽丸」）を江南造船廠で建造し、日清汽船と同時期に重慶航路を開設した。運航期間は短かつたようだ。同社の実態については史料がない。思想的な背景を持つた企業らしいが、詳細は不明である。