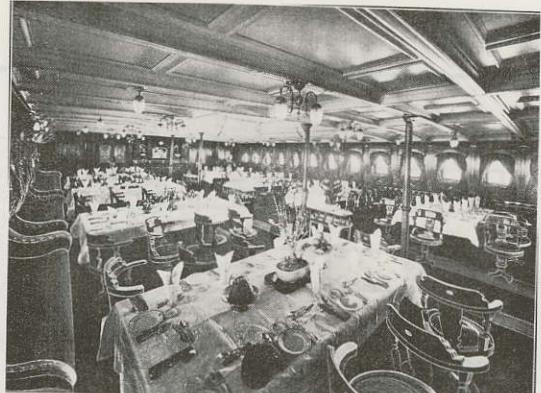
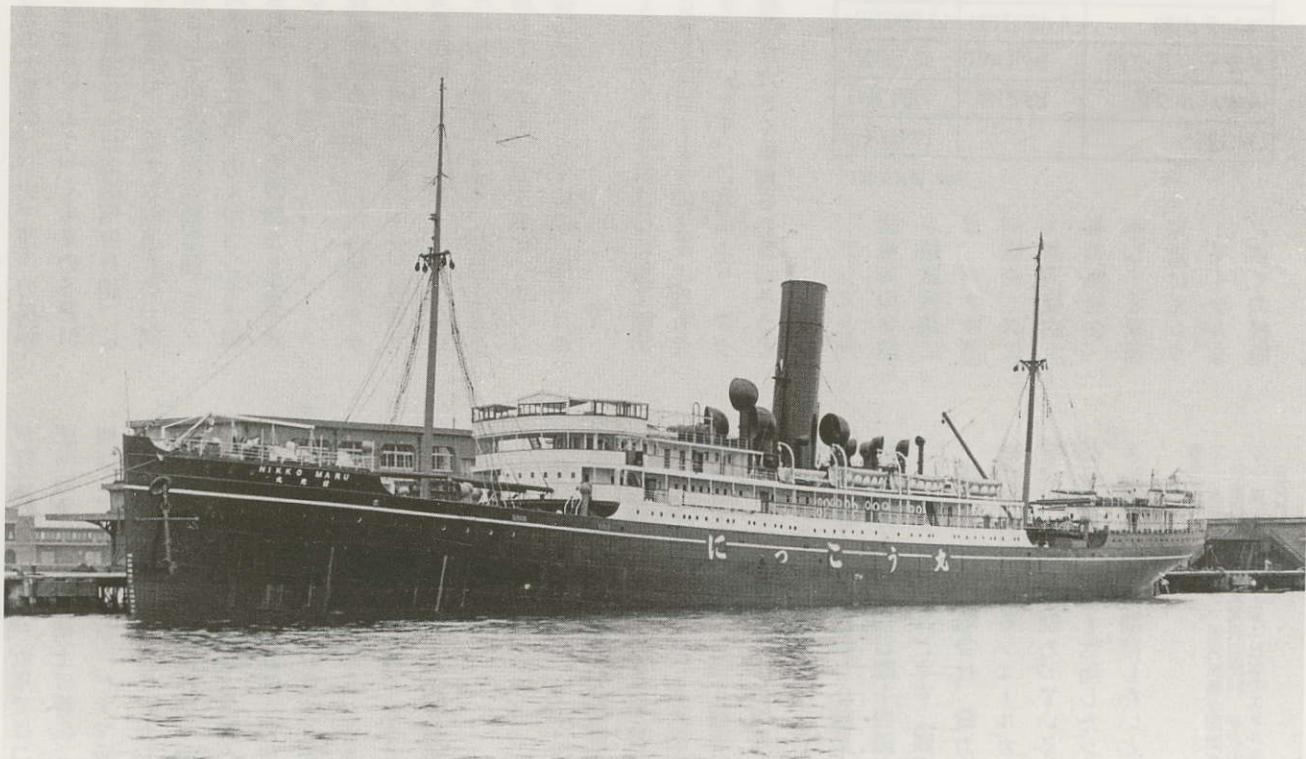


日本～豪州を結んだ 明治期屈指の 国産豪華客船

文・山田廸生（日本海事史学会副会長）



日光丸の1等食堂（英文『日本郵船ハンドブック 第7号』より）



日光丸（筆者所蔵）

日光丸

《主要目》 貨客船。日本郵船所有。総トン数5,539トン、載貨重量4,829トン。垂線間長128.0メートル、型幅15.2メートル。主機3連成汽機1基、最大出力6,694馬力、最高速力17.8ノット。旅客定員1等90人、2等24人、3等（特別3等を含む）158人。明治36年（1903）12月三菱長崎造船所で竣工。日露戦争勃発のため海軍に徴用され、仮装水雷母艦として就役。明治39年（1906）3月豪州航路に就航。昭和3年（1928）6月大阪～青島線に転配。昭和14年（1939）8月東亜海運へ出資。昭和20年（1945）4月山東半島沖で米潜水雷の雷撃を受け沈没。

豪華仕様の国産客船

日本郵船が豪州航路を開設したのは、明治29年（1896）10月である。第1船は「山城丸」（2527総トン）。ルートは、横浜、神戸、門司、長崎、香港、木曜島、タウンスピル、ブリスベーン、シドニー、メルボルン。往航は出稼ぎ移民と生糸・雑貨の輸送需要、復航は羊毛・皮革などの輸入が見込めた。

開設推進の背景には、吉佐移民会社の活動があつた。開業翌年には、郵船も出資し、有力社員を送り込んで東洋移民合資会社として改名し改組。移民事業の強化をはかつた。

豪州航路は特定航路助成制度による国の補助を受けた。期間は4年半。使用船の条件は2500総トン以上、航海速力12ノット以上の汽船3隻。航海数は月1回とされた。

開設初期に就航した「山城丸」クラス（同型船「近江丸」）は、船型が小さく、速力が遅いのが欠点だった。そこで郵船は明治31年（1898）、3800総トン型、航海速力13ノットの「春日丸」クラス3隻（同型船「二見丸」「八幡丸」）を英国で建造した。船客定員が多く、客船色が濃い船であった。

その後「二見丸」が海難で失われたため、「熊野丸」（5076総トン）を英国で建造。さらに「春日丸」クラスの1隻が上海航路に転じたため、代替船として「熊野丸」と同規模

の新鋭船が三菱長崎造船所で建造された。これが明治36年（1903）12月に完成した「日光丸」（5539総トン）である。

日露戦争直前に完成したので、海軍に徴用され、「春日丸」「熊野丸」とともに仮装水雷母艦として就役した。予定の豪州航路に就航したのは明治39年（1906）3月。この時点で、豪州航路の使用船は3隻、航海数は4週1回（年13航海）になつていていた。

1・2等の旅客設備に主眼

明治末年刊『日本近世造船史附図』所載の「日光丸」の図面によると、1等客室エリアは船体中央部、2等は船尾部、3等は第2甲板の前・後部に配置されている。

前頁に掲げた1等食堂（ダイニングサロン）は、船橋甲板室の遊歩甲板前部にあり、最前部の談話室（写真の右手方向）と隣接している。

ところが、明治後期以後、豪州航路は貨物1等が約380円、3等は90円になる。銀行員の初任給（月給）が35円の時代であるから、たいへんな金額だ。海外旅行が庶民にとつて縁遠い存在であつたことがわかる。

主體の航路に変貌する。就航船も、歐州・シアトル航路から転じた貨主客従型の貨客船が主體になつた。なぜそくなつたのか。

明治34年（1901）の豪州連邦の成立のときに国是として確立された白豪主義が背景にある。その基本理念は、有色人種の定住を排斥し、白人だけの理想郷をこの地に築こうというのだ。日本政府は、すでに明治30年（1897）から、木曜島とケインズランドへの渡航の自主規制を開始していた。こうして日本郵船は、「日光丸」に続く豪州航路用の客船を新造しなかつたのである。

サーモタンク式冷房が採用された。送風機から空気を送る途中、冷却機からとつた冷液で冷やす方式であるが、効果はあまりなかつたという（山高五郎『日の丸船隊史話』）。

初航海は明治39年3月3日の横浜発から。要港シドニー到着は4月4日。片道1か月かかりた（初航海のみアデレードへ延航）。

この時点の日本・シドニー間の船賃は、1等が英貨37ポンド10シリング、3等は9ポンド（庚寅新誌社『汽車汽船旅行案内』）。当時のレート（1ポンド＝10円）で換算すると、