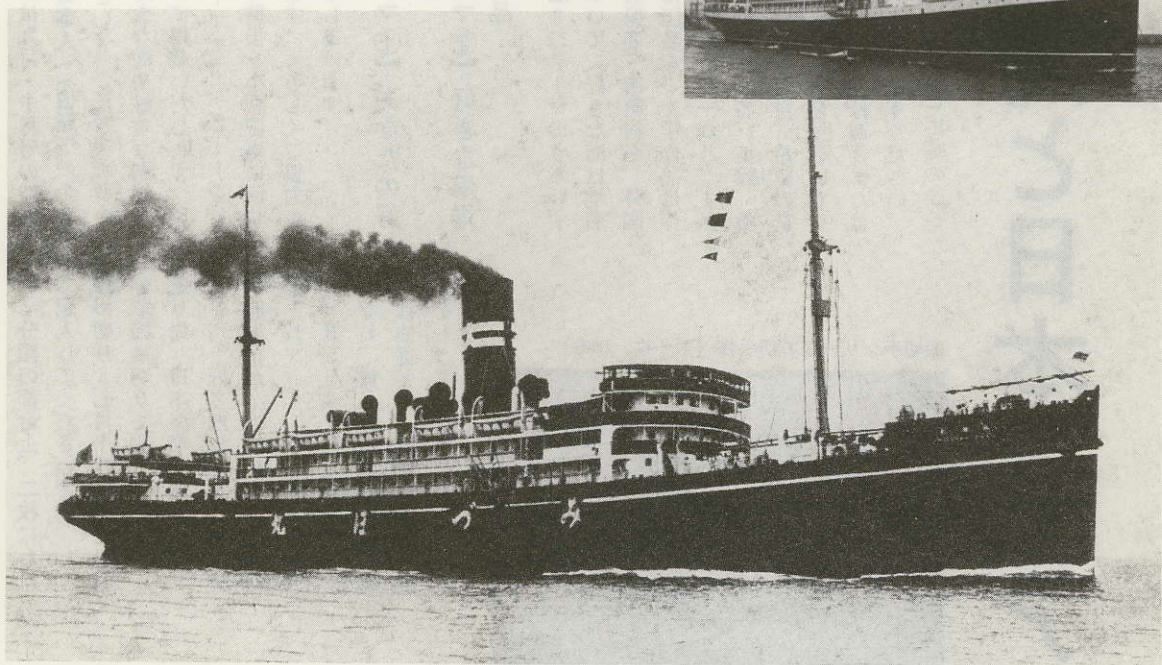
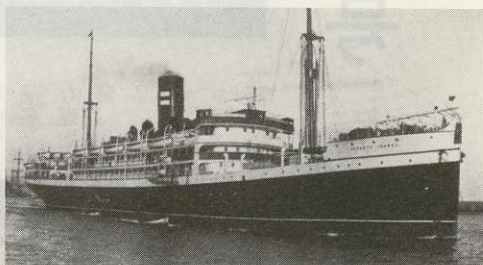


瑞穂丸

《主要目》貨客船、大阪商船所属、8,511総トン、6,572重量トン、主機四連成汽機2基、2軸、出力6,500馬力、最高速力16.5ノット、旅客定員一等41名、二等131名、三等663名、1912年英国ラッセル社建造、前名インファント・イサベル INFANTA ISABEL

台湾直航線で活躍した「スペイン王女」



台湾総督府の命令航路

戦前、神戸・門司と基隆を結んでいた台湾直航線は、大阪商船と日本郵船が明治以来、遠洋航路なみの優秀船を投入してきた航路である。台湾への基幹ルートであったこの航路は、貨客需要が多かったし、台湾総督府の命令航路であったから、補助金も出た。

昭和ひとけた時代には、大阪商船と近海郵船が各三隻を投入し、交互に二週三便のサービスを行なった。一九三〇（昭和五）年の時刻表を見ると、往航は神戸→基隆間が三泊四日、復航は四泊五日。出入港時間は両社同じである。船賃も同一料金で、一等六十五円、甲二等四十五円、乙二等二十八円、三等二十円（いずれも神戸→基隆間、食事付き）となっている。食事は一等が洋食、二・三等が和食で、なかなか馳走だったという。

就航船は大阪商船が「蓬萊丸」「扶桑丸」「瑞穂丸」、近海郵船が「吉野丸」「朝日丸」「大和丸」。大きさは八千〜九千総トン。いずれも、海外から買った中古船である。

北大西洋航路客船OBが参集

台湾直航線の歴史は、一八九六（明治二十九年）年にさかのぼる。この年、日本郵船は貨客船三隻を投入し、日清戦争で日本領となっ

た台湾の玄関口・基隆と神戸を結ぶ航路を開業、うち二隻を陸軍省に提供した。翌年、この航路は台湾総督府の命令航路になり、一八九九（明治三十二）年から、使用船二隻による月四便の定期に改められた。

いっぽう大阪商船も、一八九八（明治三十一年）年に、これも台湾総督府の命令航路として、台湾直航線を含む五本の定期航路を開設し、直航線に投入する「台中丸」級三隻など七隻の新鋭船を英国で建造した。航海数は当初は月二便であったが、その後、大型船にリプレースされ、月四〜六便を維持した。

大正から昭和にかけて、台湾航路の渡航客は次第に増加し、大阪商船だけで年間十万人を超えた。そこで同社は、「蓬萊丸」など三隻を輸入し、台湾直航線に張り付けた。対する日本郵船は、一九二三（大正十二）年に近海郵船会社を設立、台湾直航線を新会社に移した。そして大阪商船と同様、「吉野丸」など三輸入船を投入し輸送力増強につとめた。これら六隻の輸入船は、中古船とはいえ、海運先進国の中堅貨客船であり、旅客設備も優れていたため利用客に喜ばれた。

六隻のうち、「扶桑丸」「瑞穂丸」「朝日丸」「大和丸」の前身は、定期船時代のひのき舞台だった北大西洋航路の定期船であり、「吉野丸」もドイツ船時代にニューヨークに入港

している。日本の客船史上、ニューヨークへ行った客船は数えるほどしかないことを思うと、この時代の台湾直航線の就航船がいかに粒ぞろいであったか、よく分かる。

ピニロスの王女と王子

六隻の輸入貨客船はそれぞれ面白い前歴を持つているが、ここではその中から、「瑞穂丸」（みずほまる）を紹介しよう。

同船の前身は、スペインのピニロス・ラインの北大西洋航路客船「インファンタ・イサベル」（イサベル王女）である。

ピニロス・ラインは、アントニオ・ピニロスが一八八五（明治十八）年にカジスに設立した船会社である。創業は日本郵船と同年であるが、七十余年前に消滅し、今は存在しない。社旗とファンネルマークは、白地に赤のギリシア十字であった。

「インファンタ・イサベル」は、一九二二（明治四十五）年に英国ラッセル社で誕生した。郵船のTクラス貨物船のお手本になった「徳島丸」（パナマ運河を通過した日本船第一船）を建造した造船所である。同型船に南米航路の「プリンシペ・デ・アストウリアス」（アストウリアス王子）があった。

スペインは欧州屈指の造船国であるが、この二船は同国が英国で新造した最後の客船と

なった。そして両船は、半世紀にみたくないピニロス・ラインの歴史上、最大の船でもあった。同社の看板客船だったのである。

「インファンタ・イサベル」の竣工時の旅客定員は、一等百四十四名、二等百五十名、三等千七百五十名。「瑞穂丸」時代よりはるかに多い。とくに三等定員が大きいのが、これは移民用のステイアリッジであった。

一九二二年の夏に完成した同船は、バルセロナ〜カジス〜ニューヨーク航路に張り付いた。が、この船は誕生した時期が悪かった。まもなく第一次世界大戦が勃発し、混乱のなかで移民需要もなくなった。

大戦後は、スペイン〜キューバ〜メキシコ湾諸港航路に就航した。その後、僚船の「プリンシペ・デ・アストウリアス」が海難で失われたのをきっかけにピニロス・ラインの経営が悪化し、最終的には会社が消滅。同船は紆余曲折ののち、一九二六（大正十五）年に大阪商船の手に渡ったのである。

「瑞穂丸」が台湾直航線で稼働したのは、十年余り。日華事変では陸軍病院船となり、太平洋戦争中は陸軍が徴用。一九四四（昭和十九）年九月、ルソン島沖で米潜水艦の雷撃を受け、開拓勤務隊員・乗組員約千四百人とともに海底に没した。