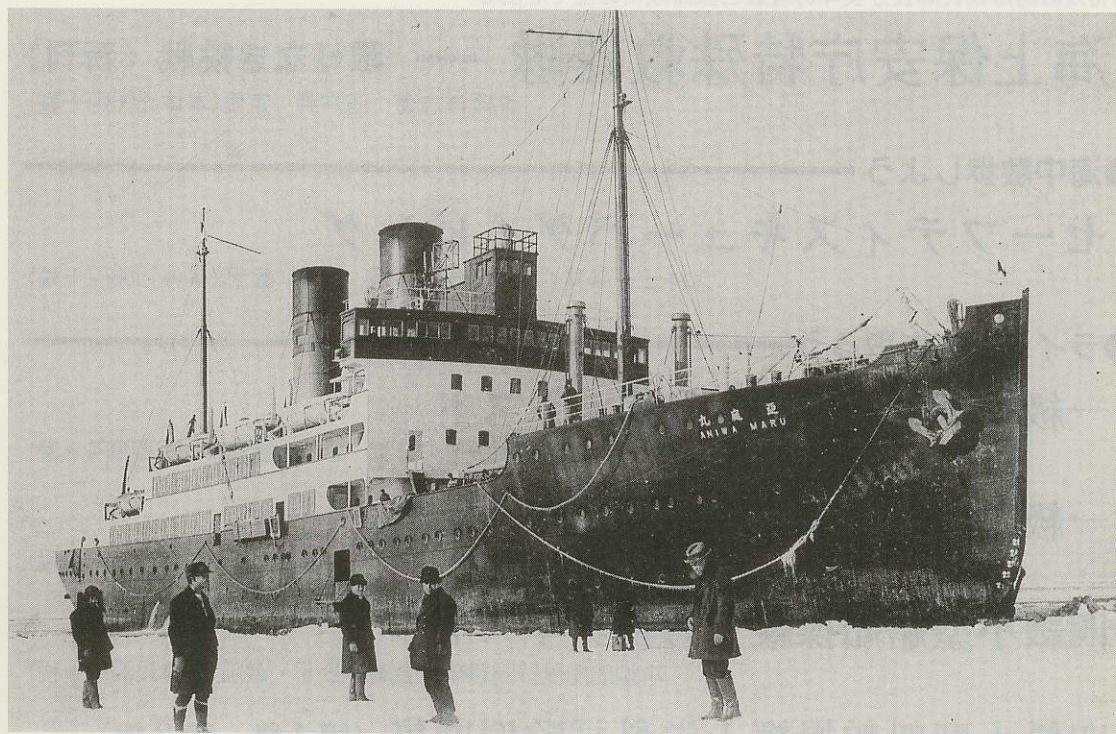


亜 庭 丸

《主要目》鉄道連絡船（砕氷型）、鉄道省、3,298総トン、2,165重量トン、垂線間長94.5m、幅13.7m、満載喫水6.4m、主機三連成汽機2基（2軸）、最大出力6,395馬力、旅客定員754名、最高速力16.4ノット、1927年神戸製鋼所播磨造船工場建造

冬季も北海道～カラフト間を定時運航した 本格的砕氷貨客船



稚泊航路の開業

戦前、列島四島に南カラフト（サハリン）と朝鮮半島を加えた日本全国の鉄道網は、鉄道連絡船によって密接に結ばれていた。

その最も北にある鉄道連絡船は、宗谷海峡をへだてた稚内と大泊（コルサコフ）を往復する稚泊（ちほく）航路であった。

亜庭湾に面した大泊は、日露戦争で日本領となった南カラフトの玄関口であり、明治末年にはカラフトの行政中心地の豊原（ユジノサハリンスク）との間に鉄道が開通していた。対する内地側の玄関口は小樽であり、日露戦争後、日本郵船や大阪商船などが、小樽を起点とするカラフト航路を開業していた。

一方、北海道の鉄道が北上して、北端の稚内に達したのは一九二二（大正十一）年である。そしてこれを契機に、北海道とカラフトを鉄道連絡船で結ぶ構想が具体化し、翌年の五月、稚泊航路が開設されたのである。

初代の稚泊連絡船は関釜連絡船出身の「竜岐丸」と「対馬丸」で、船首を砕氷型に改造して運航に当たった。夏季は毎日運航、冬季（一～三月）は月十二往復のスケジュールであったが、亜庭湾が結氷する冬季の海象条件は予想以上にきびしく、冬が来るたびに氷原のなかで難航を強いられた。もともと本職の

砕氷船ではない「沓岐丸」クラスは、稚泊航路には向いていなかったのである。

本格的砕氷貨客船の誕生

開業後、稚泊航路の利用者は増加の一途をたどり、一九二五（大正十四）年には年間旅客数が十万人を超えた。ところが同じ年の十二月、「対馬丸」が吹雪のため針路を誤り、稚内付近で坐礁沈没する事故が起きた。

鉄道省はその代替船として、画期的な砕氷型鉄道連絡船の新造を決め、これを相生の播磨造船所（当時は神戸製鋼所播磨造船工場）に発注した。一九二七（昭和二）年十一月に完成したこの新船が「亜庭丸」である。

当時、国産の砕氷船としては、海軍の砕氷艦「大泊」、日本郵船の貨客船「千歳丸」などがあったが、技術的にはまだ手探りの状態であり、実績も少なかった。そのなかで播磨造船所は、満鉄が大連港で使用する強力な砕氷型曳船二隻（大連丸、奉天丸）を建造しており、「沓岐丸」の改造も手がけていた。

「亜庭丸」は約三千三百総トン。千八百総トン型の「沓岐丸」クラスよりもずっと大きく、主機パワーも強力で、船体のづくりも頑丈だった。鋼材は主にドイツからの輸入品を用い、外板総面積の三分の一は、水圧に耐えられるように厚さ二・五センチの鋼板で覆われている。

た。また船体全体にわたって、特設肋骨と特設縦通材が取り付けられた。

操舵室の上には、氷を監視する見張所が設けられた。見張所の横に立っているのは、米国製の無線方位測定機のループアンテナである。この計器は、「対馬丸」の海難のあと、事故防止のため「沓岐丸」に初めて装備されたもので、同船にはこのとき、米国製の音響測深儀も取り付けられた。どちらの計器も、商船としては日本で最初の装備だった。

ウインチ、ウインドラスといった甲板補機には、日本の鉄道連絡船では初めて電動式のものが採用された。汽動式だと凍結するおそれがあったからだ。

二本煙突の「亜庭丸」のユニークな船型や艤装品は、今ではもちろん写真でしか見ることができないが、東京の交通博物館に本船の四十八分の一模型が展示されている。未見の読者には一見をすすめたい。

テンダーシップ「利尻丸」

デビュー後の「亜庭丸」は、期待どおりの砕氷能力を示し、冬季もほぼ定時運航をキープした。氷原に閉じ込められた「沓岐丸」を救援する場面もしばしば見られた。五年後に三千六百総トン型の新造船「宗谷丸」が就航してからは、冬季の隔日運航が確保され、所

要時間も九時間から八時間に短縮した。

就航船の近代化が進んだのに対し、ターミナル港の施設整備は、所管官庁が異なっていたため、はかばかしくなかった。大泊側は「亜庭丸」就航の翌年に突堤が完成し、大泊港駅からすぐに乗船ができたが、稚内側は、棧橋が開業し岸壁からタラップ乗船が可能になったのは、その十年後のことである。したがって航路が開設されてから十五年もの間、稚内港は沖がかりであった。

稚内港では当初、木造のタグボートとハシケを利用していたが、これだと流水期に運航が難しいので、開業翌年に砕氷機能を持った百四十総トンの鋼製客船「利尻丸」を浦賀船渠で建造し、送迎用テンダーシップとした。

「亜庭丸」の最後部にある一本のデリックポスト（のちに門型に変更）は、「利尻丸」の接舷時にタラップを渡すためのものだ。

こうした先人の苦勞によって運航された稚泊航路の歴史も、敗戦で幕を閉じた。終戦直後の八月二十三日の夜、「宗谷丸」が内地への避難民四千五百人を満載して大泊を出港したのが最後の稚泊連絡船となった。

「亜庭丸」は終戦直前、空襲で壊滅状態の青函航路を支援し就航していたが、八月十日、米艦載機の空爆を受け青森湾で沈没した。

山田 勉生