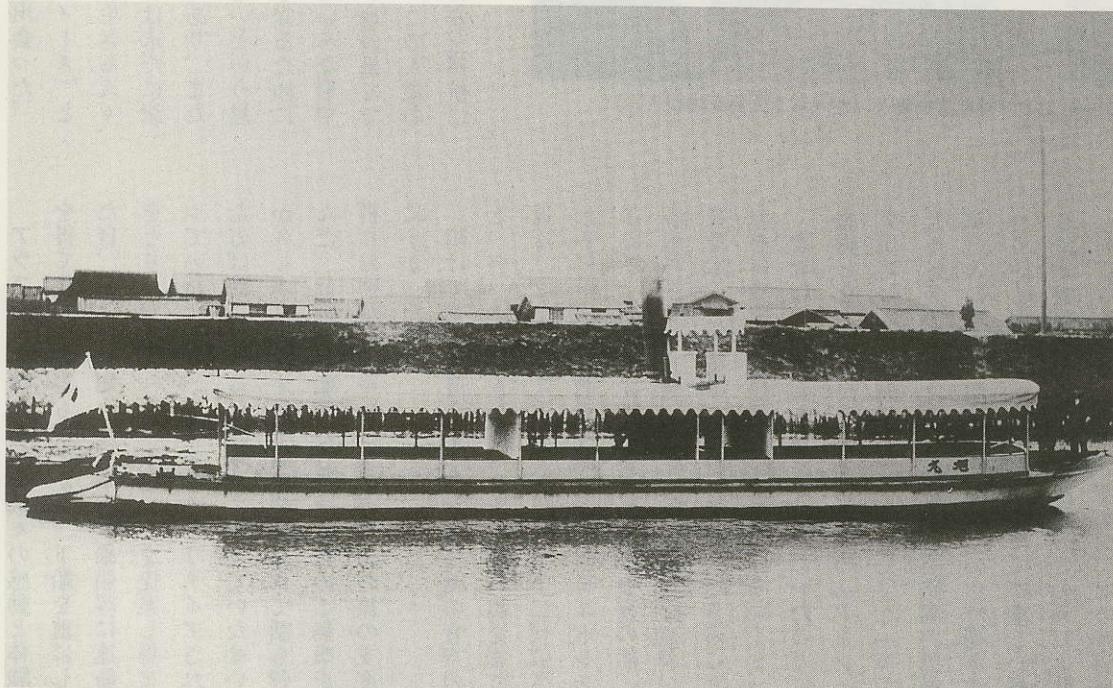


旭丸

《主要目》浅吃水型客船、山陽汽船運航（山陽鉄道所有）、鋼製、24総トン、長さ21.5m、幅3.7m、満載吃水0.45m、主機二連成汽機2基、出力9公称馬力、速力10ノット、1903年大阪鉄工所建造（データは1904年版『日本船名録』による）

岡山～高松間の鉄道連絡航路をささえた小汽船



写真提供=小林義秀

宇高連絡船のルーツ

瀬戸大橋ができるまで、本州～四国間の基幹ルートは旧国鉄の宇高連絡船であった。

官営の宇高航路が開業したのは一九一〇（明治四十三）年六月。明治もずっと末年になってからのことである。が、じつはこの航路には前史が七年ほどある。山陽汽船が経営した岡山～高松航路がそれである。

一九〇一（明治三十四）年に神戸～下関間を全通させた山陽鉄道は、さらに岡山から宇野線を延ばして、宇野と高松を連絡船で結ぼうと計画した。高松は讃岐鉄道のターミナルであり、高松～多度津～琴平間が開通していた。とはいっても、宇野線の建設にはかなりの年月がかかるので、とりあえず一九〇三（明治三十六）年三月に、岡山～高松間と尾道～多度津間の二航路を開業した。運航にあたったのは子会社の山陽汽船である。

このうち、宇高連絡船のルーツとなつた岡山～高松航路は、鉄道連絡とは名ばかりのまことに不便な航路だった。

岡山側の旅客はまず、人力車で岡山市内の京橋まで行く。そしてここから小汽船で旭川を十三キロ下つて、河口の三藩（さんばん）に停泊する二百二十四総トンの鉄道連絡船「玉藻丸」に乗り移つた。旭川の水深が減水

期には六十センチくらいまで下がるので、このような面倒なルートになつたのである。

吃水がわずか四十五センチ

この旭川の連絡に使われた小汽船が、ここに紹介する「旭丸」である。

「旭丸」は長さが二一・五メートル、幅が三・七メートル。競泳プールにおさまる程度の小さな鋼製ランチだが、技術的にこんな面白い船は、そう滅多にはない。

第一に満載吃水が四十五センチと、きわめて浅い。この数字はいうまでもなく、旭川の水深事情に合わせたものである。

内陸水運が廃れた日本では、こうした浅吃水型の客船はあまり見かけなくなつたが、お隣りの中国の桂林に行くと、これに似た船が今でも走つている。有名な灘江（りこう）の川下り観光船がそれで、長さは約三十メートル、幅は四・六メートル。満載吃水は四十二センチ以内におさえている。

「旭丸」の旅客定員の記録はないが、「玉藻丸」の定員（百四十六人）からみて、せいぜい百人かそこらであつたろう。旅客設備としては、両舷寄りに木製ベンチがあるだけ。便数については、「玉藻丸」が午前と午後各一往復だったので、「旭丸」もこれと連動していたと思われる。京橋～三藩間の所要時間は

約五十分であった。

ところが、実際に「旭丸」が就航して旅客と手荷物を満載すると、吃水がしばしば六センチに達し、満潮時と増水期のほかは京橋まで遡航できなくなつた。やむなく山陽汽船は、下流に船着き場をいくつか設けて、その日の水深に応じて「旭丸」の発航地を変更し、人力車による輸送区間も延長した。

ユニークな推進装置

「旭丸」の推進装置も興味深いものだ。

この船の主機は二連成汽機が二基。シャフトは二軸で、各軸にプロペラが二個ずつ付いていた。プロペラは計四個。昔風にいうと二軸四螺旋（らせん）である。

類似の方式で有名なのは、世界初の蒸気タービン船「タービニア」である。長さ三十メートルのこの実験船は、三軸九螺旋を採用し、三十四・五ノットの高速力を出した。

「旭丸」は、岡山～高松間の開業二カ月まえに大阪鉄工所で誕生しているが、大阪鉄工所はこの時期、同じタイプの二軸四螺旋の浅吃水型客船を六隻建造している。

『日本近世造船史』（明治編）によると、このタイプの船は、推進効率を上げるため、上半分が水面上に出るほどの大直径のプロペラを装備したという。当然、プロペラの上半分

は空を切るから、その対策として、船尾の水線部分にユニークな工夫を施した。

すなわち、船尾の船底板とその後方に続くセメントに達し、満潮時と増水期のほかは京橋まで遡航できなくなつた。やむなく山陽汽船は、下流に船着き場をいくつか設けて、その日の水深に応じて「旭丸」の発航地を変更し、人力車による輸送区間も延長した。

宮津湾航路へ転じる

一九〇六（明治三十九）年十二月、岡山～高松航路は鉄道国有法の公布にともない、山陽汽船が運航していた他の航路とともに官営となつた。さらに四年後の一九一〇年六月には、宇野線の開通によつて、不便をきわめたこの旭川の連絡航路は廃止された。

用済みとなつた「旭丸」はこの年、宮津湾航路へ転配された。宮津を起点に、天の橋立の観光と宮津湾内の交通を兼ねた航路である。「旭丸」は足かけ六年間、この航路を走了。次いで民間に売却され、一九一九（大正八）年まで大阪の造船所で働いた。

山田 猛生