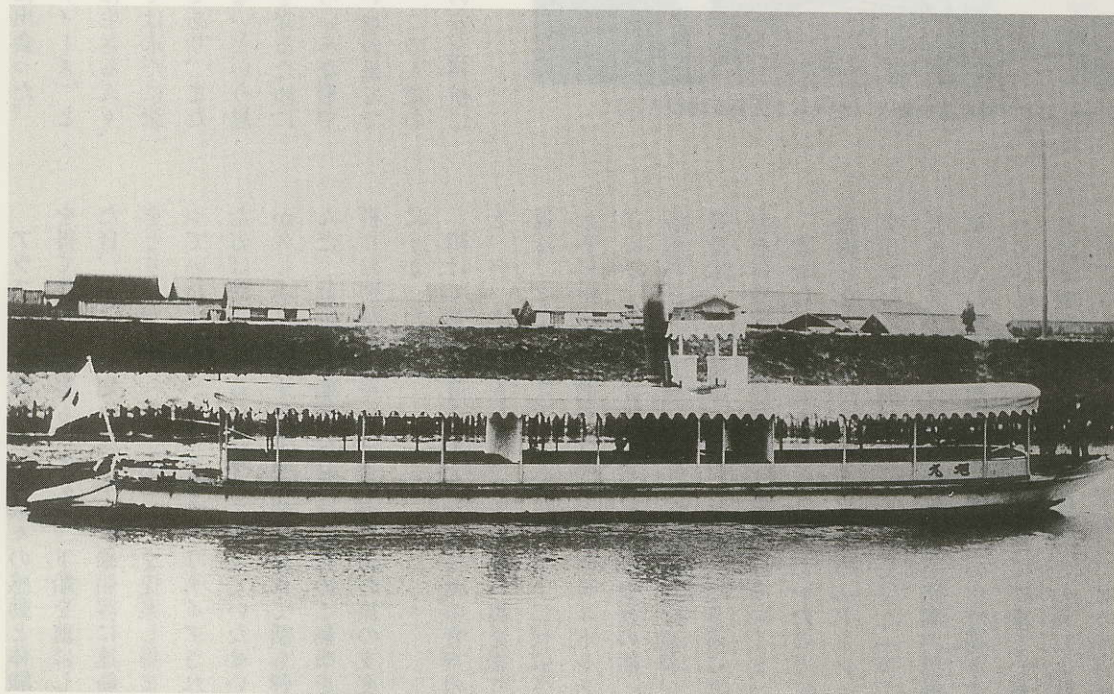


# 旭 丸

《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、本州と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と高松航路がそれである。

一九〇一（明治三十四）年に神戸と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、高松と多度津と琴平間が開通していた。とはいえ、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、岡山と高松間と尾道と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った岡山と高松航路は、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って、河口の三幡（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」に乗り移った。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ったのである。

## 吃水がわずかに四十五センチ

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」は長さが二二・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ったが、お隣の中国の桂林に行くと、これに似た船が今でも走っている。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、幅は四く六メートル。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。京橋く三幡間の所要時間は

約五十分であつた。

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、吃水がしばしば六十センチに達し、満潮時と増水期のほかは京橋まで遡航できなくなった。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。昔風というと二軸四螺旋（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。長さ三十一メートルのこの実験船は、三軸九螺旋を採用し、三十四・五ノットの高速度を出した。

「旭丸」は、岡山く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抑水板の底部をアーチ状にへこませて、プロペラを覆うかたちにしたのである。ちょうど水面上に出たプロペラに、裏返しにした鉢をかぶせたようなことになる。プロペラが回転すると、鉢のなかの空気が追い出されて川水が充滿し、プロペラが効率よく働くわけだ。右掲の写真で、船尾旗の後方に突き出たヒレ状の板が抑水板である。

## 宮津湾航路へ転じる

一九〇六（明治三十九）年十二月、岡山く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った。さらに四年後の一九一〇年六月には、宇野線の開通によって、不便をきわめたこの旭川の連絡航路は廃止された。

用済みとなった「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、この航路を走った。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 廸生