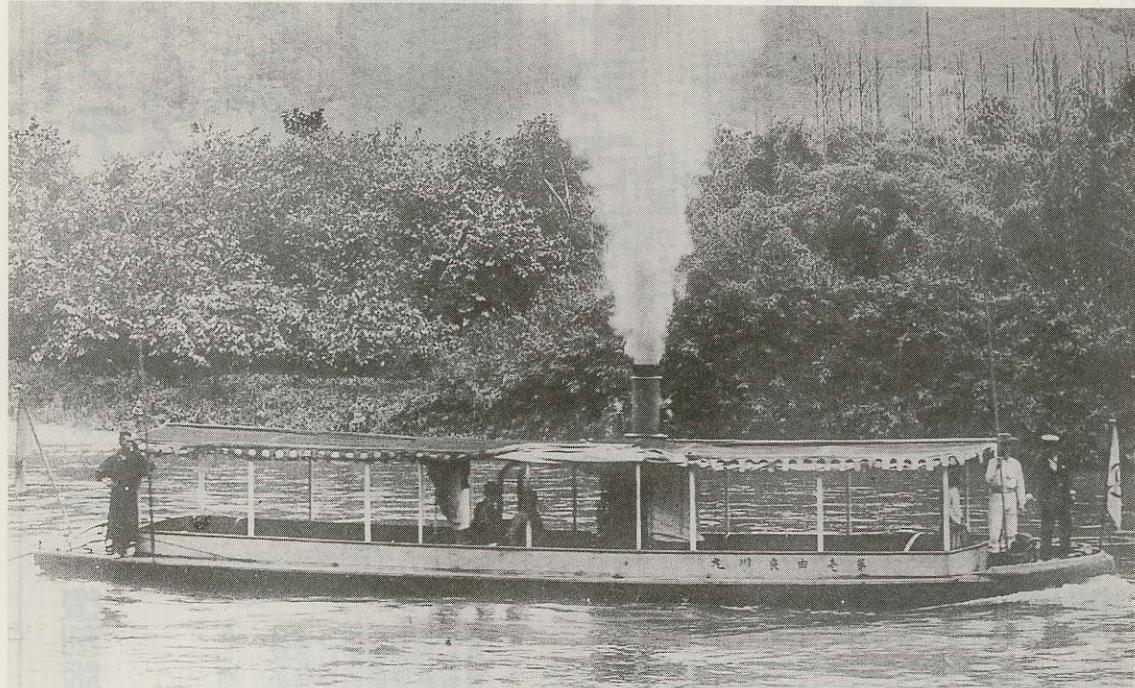


第一由良川丸

《主要目》浅吃水型客船、阪鶴鉄道所有、鋼製、総トン数8.9トン、長さ13.0m、幅2.4m、吃水0.36m、主機単式汽機2基、出力30馬力、速力6ノット、旅客定員30名、1902年大阪鉄工所建造（データは『日本近世造船史』（明治時代）による）

阪鶴鉄道の由良川航路に使われた ユニークな船型の小汽船



写真提供=小林義秀

トンネル式の船尾船底

前号の旭川連絡船「旭丸」の推進装置のところで触れたユニークな船尾船底の形状について、もう少しくわしく紹介しよう。

こうした船尾底形状は、トンネル式と呼ばれている。すなわち、船尾の船底部分をアーチ状にへこませて、水面上に出たプロペラの上半分を覆うかたちにしたもので、前号では「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なかつこう」と形容した。

トンネル式といつても完全な筒状ではなく、トンネル上部の断面に似ている。プロペラが回転すると、トンネル内の空気が追い出されて水が充満し、プロペラが効率よく働くしくみになつてゐるわけだ。

このような船尾底形状が導入されたのは、浅吃水船であるにもかかわらず、強力な推進力を得るために、上半分が水面上に出るほど大直径のプロペラを装備したためである。したがつて、水流が速く水深が浅い河川で稼働するばあい、この方式は有効であった。

商船では珍しかつたが、軍艦の分野ではトンネル式の艦尾艦底が河川用の砲艦にしばしば採用されている。とくに三峡の急流を邇航する中国の長江水域の河用砲艦は、そのティピカルな実例である。英國造船所のヤーロー

社とソニークロフト社で建造された英國海軍の長江用の砲艦や、同じ系統の日本海軍の河用砲艦がそれで、これらの艦尾艦底はトンネル式になっていた。

六隻のトンネル式浅吃水船

英國の造船所がトンネル式を開発した時期に、日本でも大阪鐵工所（日立造船の前身）がこれに似た方式の船尾船底の研究を進めていた。そして、一九〇二（明治三十五）年から翌年にかけて建造した六隻の同タイプの浅吃水型客船に、これを導入した。

その第一船が、阪鶴鐵道の由良川航路に使われた今回のテーマの「第一由良川丸」（正確には第一由良川丸）である。同タイプのものに、「第二由良川丸」、「旭丸」（前号で紹介）、「第一快電丸」（京都電鉄の淀川航路就航）、「第二快電丸」（同）、「さつき丸」（大阪鐵工所の試験船）があつた。

前号で触れたようにこの六隻は、推進装置もユニークなものだった。主機は単式汽機また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。

大阪鐵工所は、こうして開発したトンネル式の技術を活用し、翌一九〇三年に九百三十五総トンの「湘江丸」（シアンキアンまる）クラス二隻を建造している。両船は、中国の

洞庭湖で稼働したトンネル式の浅吃水型客船で、千トン近い船でありながら、満載吃水が一・五メートルしかなかった。

阪神と日本海側の鉄道連絡

「第一由良川丸」のオーナーである阪鶴鐵道は、大阪と舞鶴間に鉄道を建設する目的で設立された会社であり、阪神側と日本海側の鉄道連絡の実現に情熱を燃やしていた。ただし大阪～神崎間はすでに官営鉄道があり、また福知山～舞鶴間は京都鐵道が建設許可を受けていたため、計画を神崎～福知山間に短縮し、一八九九（明治三十二）年七月までにこれを全通させた。

阪鶴鐵道はその後、大阪まで乗り入れの許

可を得て、大阪～福知山間の直通列車を走らせた。だが、福知山以北は京都鐵道の工事が進まなかつたため、せつかくの直通列車も福知山で遮断され、念願である阪神側と日本海側の鉄道連絡はままならなかつた。やむなく再度、福知山から舞鶴～宮津方面への鉄道延長を申請したが、これも却下された。

そこで阪鶴鐵道は、福知山を通つて日本海に注ぐ由良川の水運に目をつけた。船で福知山と日本海側を結ぼうとしたのだ。

「由良川丸」コンビが登場した。船は前述のようだ。大阪鐵工所で建造され、組み立ては福

知山で行なつた。由良川航路が開設されたのは一九〇一（明治三十四）年十二月。当初は川舟だけで運航したようだ。

阪鶴鐵道の由良川航路

阪鶴鐵道の由良川航路はこうだつた。

福知山から船着場までは人力車、福知山から河守（こうもり）までの十二キロは川舟、河守から由良までの二十四キロは上流を「第一由良川丸」、下流を「第二」よりすこし大きい「第二由良川丸」が担当した。

途中、藤津に寄港して、舞鶴方面へ人力車で継送し、宮津方面へは終点の由良からやはり人力車で連絡した。船の運航に当たつたのは、子会社の由良汽船である。

この連絡航路は、人力車、川舟、「第一」「第二由良川丸」、人力車、の順に乗り継ぐ面倒なものだつたが、人力車と馬車しかなかつたそれまでの交通機関に比べれば、料金は一定程度であり、時間もほどほどに正確なので、旅客の苦痛はかなり緩和された。

ともあれ、明治人の交通にかけた執念には、すさまじいものを感じる。阪鶴鐵道念願の大坂～舞鶴間の鉄道連絡が実現し、由良川航路が廃止されたのは、日露戦争たけなわの一九〇四（明治三十七）年十一月であつた。