

宮本組の貨車 航送ハシケ

関門海峡で誕生したわが国最初の 車両渡船

《主要目》貨車渡船、木造、宮本組所有、長さ26.5m、幅7.2m、深さ2.7m、車両積載数7トン貨車3両、同型船10隻、1910年より光永造船所（山口県）・浜辺造船所（同）・大海造船所（福岡県）で逐次建造



宮本組の貨車ハシケと曳船。左手は下関側の船着場（写真提供＝小林義秀）

車両渡船の発祥

世界最初の近代的鉄道会社が英国で開業したのは一八三〇年である。

鉄道は陸上交通に新紀元を画した便利な乗物であったが、海峡や湖水や大河川などにぶつかると、そこから先は路線を延ばすことができない。そこで出現したのが、船を使って路線を補完する鉄道連絡航路である。

そして多くの航路では、客車や貨車をそのまま船に乗せる車両航送方式がとられた。現代のRORO船と同じ着想である。

一八三七年に米国東岸のサスケハナ河口の連絡船（木造外輪汽船、四百五十三総トン）がこの方式を採用したが、これが世界初の車両渡船とされている。英国では、スコットランド東岸の河口湾ファース・オブ・フォースの連絡船（鉄製外輪汽船、三百九十九総トン）が一八五〇年に車両航送を導入した。

いっぽう日本の鉄道連絡航路は、一八八二（明治十五）年に大津―長浜間で琵琶湖の湖上連絡を開始したのが始まりだが（本格稼働は一八八四年）、欧米流の自航式の車両渡船が登場したのは、ずっと後の大正になってからだ。関門海峡に就航した貨車渡船「第一関門丸」と「第二関門丸」（ともに四百六十三総トン）がその嚆矢である。

ただし、この関門海峡の車両渡船には、木造のハシケを使った前史がある。今回紹介する宮本組のハシケがそれである。

先駆者・宮本高次

山陽鉄道が新造の「大瀬戸丸」と「下関丸」(ともに百八十九総トン)を投入し、山陽、九州両鉄道のターミナルの下関(当初の駅名は馬関)と門司を結ぶ関門航路を開設したのは、一九〇一(明治三十四)年である。

この航路では旅客と貨物の輸送を分離し、貨物はハシケで運んだので、「大瀬戸丸」型は客室だけの純客船となった。いっぽう貨物のほうは、ハシケに積み替え、曳船にひかれて海峡を渡り、対岸の貨車に積み込まれた。ハシケ輸送は、宮本高次(みやもとたかじ)が経営する下関の宮本組が請け負った。

ハシケへの積み替え輸送は、時間と労力を要する面倒な方法だった。積み替えには両鉄道の係員が立ち会ったが、荷物の破損や盗難があとを絶たなかった。やがて、輸送量の増大とともに、能率的で時間とコストがかからない方法が宮本によって開発されたが、これは当然のなりゆきだった。

宮本は一八七二(明治四)年に熊本県に生まれた。明治中期に渡米し、十年ほど米国で川船関係の仕事に従事したのち帰国して、関

門航路開業の前年に宮本組を創立した。

旧来の輸送方法に満足できなかった宮本は、米国の車両渡船を参考に、私財を投じてユニークな貨車航送ハシケを造り、一九一(明治四十四)年十月から営業を開始した。曳船として使われたのは、新造の「第一山宮丸」(さんぐうまる)など三隻である。

ちなみにこの時期の関門航路は、鉄道国有法により鉄道院の連絡航路になっていた。

貨車航送ハシケの誕生

宮本が考えたハシケは、長さ二十六・五メートル、幅七・二メートルの団平船(だんべいぶね)に堅牢な甲板を設け、その上に一本のレールを敷いたもので、七トン貨車三両を積むことができた。ハシケの外板と甲板には杉材を使い、そのほかは松材が主用された。レールと枕木が、角材構造で頑強に支持されていたことはいまでもない。貨車の積みおろしは船首から行ない、レールの船尾端には車止めが取り付けられた。

下関側の竹崎と門司側の小森江には航送用の船着場が完成し、専用の線路が下関駅と大里駅から延長された。二つの船着場を結ぶ航路は「関森航路」と呼ばれた。

専用の線路は、船着場の高・中・低三段階の斜路をもつ入換用線路につながっており、

潮の干満によって生じる陸上線路との高低差を調節した。三段階の斜路は干満差の大きい船着場に適しており、日本独特のものだという。陸上レールと船内レールのあいだには可動レールが設けられ、接岸中の船の動揺を吸収した。可動橋はこの当時まだなかった。

鉄道院の直営となる

開業当時は、貨車ハシケ六隻と曳船二隻を投入し一日約六往復した。航海時間は約四十分、貨車の積みおろし作業に各二十分を要したという。積みおろしには人力のワイヤーを用い、手押しでこれを補助した。

宮本組の貨車ハシケの運航は順調だった。航送実績は見込みの一日五十七両を大きく上回り、百両を超える勢いを示した。貨車ハシケも逐次増強されて十隻に達した。

貨車航送ハシケが有効なことを見た鉄道院は、一九一三(大正二)年六月に宮本組の貨車ハシケ十隻と曳船三隻を買収、航送作業を直営とし、貨車の積みおろし作業だけを宮本組に残した。その二年後には貨車の積みおろしに機関車が使われるようになり、宮本組の請け負い範囲はさらに縮小した。そして一九一六(大正五)年八月からは、全作業が鉄道院の直営となったのである。