

大瀬戸丸 クラス

関門海峡を結んだ最初の鉄道連絡船

《主要目》鉄道連絡船、山陽鉄道所有、189総トン、垂線間長30.5m、幅8.2m、主機三連成汽機2基、2軸、最高速力8.2ノット、旅客定員335名、1901年三菱長崎造船所建造、(データは大瀬戸丸)



門司側のポンツーンに横付けした大瀬戸丸（写真提供=小林義秀）

関門連絡船の思い出

太平洋戦争が始まってまもないころ、母に連れられて、幼い妹と一緒に関門連絡船に乗った淡い記憶がある。当時、私は小学生。父の生家がある大分県に疎開する途中であった。東京を特急「富士」で発ち、翌朝、下関から連絡船で関門海峡を渡った。

船内は混雑していた。私たちは遊歩甲板最後部のオープンデッキに立って、海峡眺めながら短い航海時間を過ごした。

目を閉じると浮かんでくる昔日の関門海峡は、停泊しているたくさんの大きな船と、それらの船ぶねが吐き出す煙で上空が黒く染まつてゐる映像である。大陸への拠点として、また燃料炭の補給地として賑わっていたころの関門が、そこにはあつた。

そして連絡船は、海峡を埋める船ぶねのあいだを縫うようにして門司側へ渡つた。それは、すつきりとした現在の関門海峡のすがたからは想像もつかない情景であつた。

戦後、東京に帰るときは、鉄道で関門トンネルを抜けた。戦時下に開通した関門トンネルの出現によつて、戦後の関門連絡船は斜陽の航路と化した。私たちは、全盛期の関門航路の最後の時期に乗船したのである。

山陽鉄道が開設した鉄道連絡船

神戸を起点に西進した山陽鉄道の線路が下

同型の小型連絡船ペア

関（当初の駅名は馬関）に達したのは、一九〇一（明治三十四）年五月である。

これに合わせて山陽鉄道は、三菱長崎造船所で建造した「大瀬戸丸」と「下関丸」を投入し、下関と門司（現在の門司港）を結ぶ関門航路を開設した。門司は九州鉄道のターミナルであり、関門航路を介して、九州鉄道と連絡輸送を行なうとしたのである。

山陽鉄道といえば、急行列車の運転、食堂車や寝台車の導入など、列車のスピードアップと旅客サービスの向上につとめたことで知られている。瀬戸内海の定期船という強力なライバルがあつたからだつた。関門、宇高、関釜といった本格的な鉄道連絡航路も、この山陽鉄道によつて先鞭がつけられた。

関門航路は山陽鉄道の直営であつた。連絡の便をはかるためポンツーン（浮桟橋）が設けられ、一日八往復の運航が始まつた。

ここに掲げた古写真は、門司のポンツーンに接岸する山陽鉄道時代の「大瀬戸丸」の船影で、小林義秀氏が発見したものである。

船体は瀟洒な白塗り。マストに山陽鉄道の社旗が揚がつてゐる。人が群がり荷車が並ぶポンツーンの向こうには、上海航路の「西京丸」は宮島航路に転じた。山陽本線の宮島

丸」クラスの後半分が見える。

（現在の宮島口）から厳島に渡るこのルートも、かつては山陽鉄道の航路であつた。

稼働期間は実に五十数年

「大瀬戸丸」「下関丸」の同型ペアは百八十総トン、速力八ノットの鋼製小汽船で、一等二十九名、二等四十八名、三等二百五十八名、計三百三十五名の旅客を乗せた。関門航路では旅客と貨物の輸送を分離し、貨物は前号で紹介した宮本組の貨車ハシケで運んだので、二船は客室主体の純客船となつた。ただし、手小荷物と郵便物は搭載した。

客室エリアは当初は上甲板だけで、中央部に機関室があり、その前後に客室が続いていた。小林氏所蔵の写真によると、のちの鉄道院時代には、上甲板前部がオープン構造に変わり、手押車の格納スペースになつたほか、船橋甲板に客室が増設されている。

開業して五年後の一九〇六（明治三十九）年、山陽鉄道は國の買収するところとなり、関門航路と二船は鉄道院に引き継がれた。運航回数は次第に増加し、大正初期には二船で十七往復にアップした。

輸送増に対応して、新造船「門司丸」が投入された。そして、一九二〇（大正九）年に

第二世代の関門連絡船「豊山丸」「長水丸」がデビューした時点で、「大瀬戸丸」と「下関丸」は宮島航路に転じた。山陽本線の宮島

大正末期に「大瀬戸丸」と「下関丸」はそれぞれ「弥山丸」（みせんまる）「七浦丸」（ななうらまる）と改名し、宮島航路に定着した。実際、この同型ペアが宮島航路に就航した期間は関門航路より長かつた。

とくに「弥山丸」は、戦後の一九五六（昭和三十一）年に係船されるまで、三十五年余

をこの宮島航路で過ごした。「弥山丸」の運航を継承したのは、フォイト・シュナイダー・プロペラを装備したこと有名な流線型客船「みやじま丸」である。

いっぽうの「七浦丸」は戦後まもなく、大島航路に移つた。山陽本線の大畠と大島（屋代島）の小松港を結ぶこの航路は、山口県の県営航路を国鉄が引き継いだものだ。明治生まれのこの老船は、潮流の激しさでは鳴門海峡に次ぐといわれる大畠瀬戸を力強く乗りきり、大島住民の需要にこたえた。最晩年は宇高航路の訓練船にもなつた。引退したのは一九五七（昭和三十二）年である。

二船の稼働期間は実に五十数年に及ぶ。わが国の鉄道連絡船の中では最長の記録であると、関連の史書は述べている。 山田 稲生