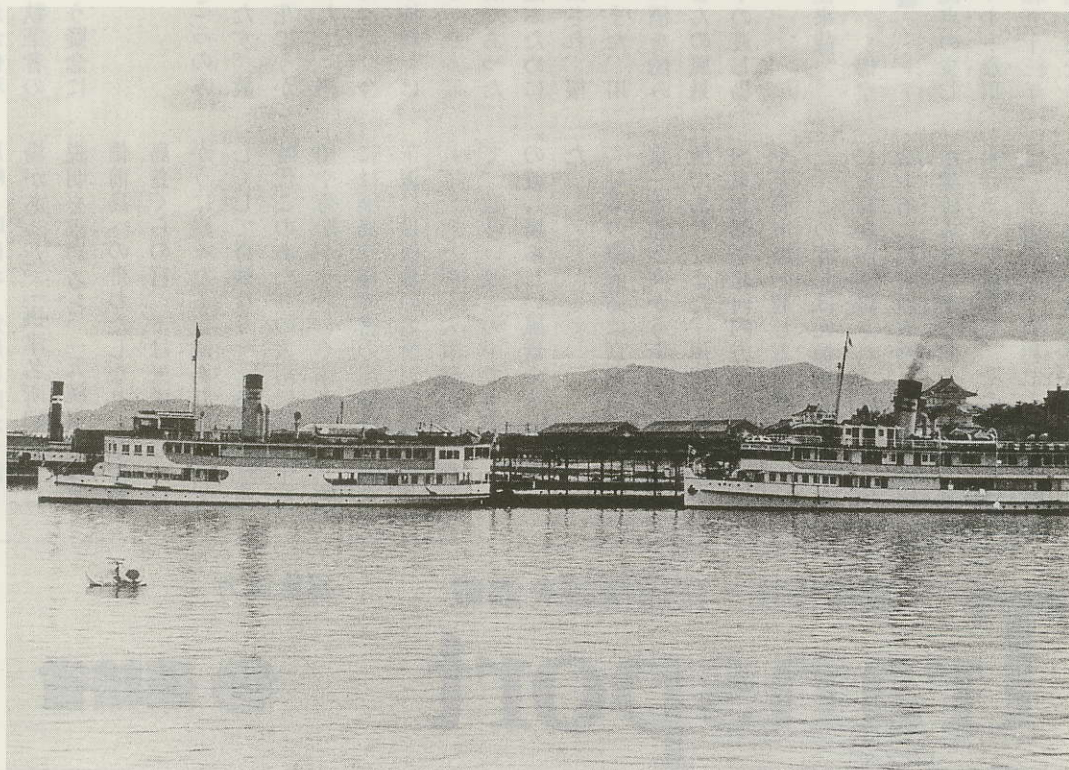


水 島 丸

《主要目》鉄道連絡船、鉄道院所有、336総トン、垂線間長38.1m、幅7.6m、満載吃水2.2m、主機三連成汽機2基、2軸、最大出力659指示馬力、最高速度11.1ノット、旅客定員493人、1917年大阪鉄工所建造（データは竣工時のもの）

晩年は修学旅行専用船になった宇高連絡船



高松港の水島丸（左）。右後方は山陽丸クラス（写真提供＝小林義秀）

宇高連絡船は容姿が美しい

鉄道連絡船は姿が美しい。関釜航路の「金剛丸」「景福丸」両クラス、小粒な方では宇高航路の「山陽丸」クラスなどは、容姿端麗という点で、どなたも異存がない船であろう。航路で見ると、戦前の宇高航路に美形の船が多く見受けられる。

戦前の宇高連絡船は、風光明媚な瀬戸内海を航行することから、小型クルーズ客船のような見栄えがする船姿を持っていた。

こうした美形の宇高連絡船のなかで、白眉と言えるのはやはり「山陽丸」クラス、すなわち「山陽丸」と「南海丸」であろう。

ずいぶん昔の話だが、筆者は高校の修学旅行で、「紫雲丸」に乗り四国に渡ったことがある。そのとき船上から、高松港口に横並びに係船されている「山陽丸」と「南海丸」を見た。じつに美しかった。白い洋菓子が二個並んでいるようだった。

宇高連絡船は、明治の「児島丸」「玉藻丸」を第一世代とすると、大正の「山陽丸」「南海丸」は第二世代ということになる。

今回の「水島丸」は、その両世代のあいだに入る船で、姉妹船はない。「児島丸」クラスの拡大タイプだが、何度も改装を重ねているうちに、姿、性格ともに妹格の「山陽丸」

クラスに似てきたという面白い船である。

宇高航路の新造第一船

本四連絡の幹線鉄道である宇野線が開通したのは一九一〇（明治四十三）年である。

これに伴って宇野―高松間に宇高航路が開業。それまでの岡山―高松間と尾道―多度津間の航路は廃止されて、就航船の「児島丸」クラス二隻は宇高航路に一本化した。

大正に入ると、生活にレジャーが浸透し、宇高航路の利用増につながった。金刀比羅宮三百年祭では、全国から六万人以上の参拝客が殺到し、春の行楽客と競合したため、航路は異常に混雑した。積み残し客も出た。

通常の輸送量も増え、二百トン型の二船だけでは対応できなくなった。一船が休航すると、航路はお手上げの状態になった。輸送力を強化するため、新造船が計画された。

こうして三百トン型の「水島丸」が大阪鉄工所で建造され、一九一七（大正六）年五月に宇高航路にデビューしたのである。建造費は十七万四千五百円であったという。

大改装をたびたび受ける

「水島丸」は何回も改装された。改装回数之多さでは客船史上屈指の船であろう。

鉄道連絡船時代だけで五回も改装された。

「児島丸」クラスに代わって「山陽丸」クラスが就航した大正末年には、三回にわたって大がかりな改装を受けた。

複数の鉄道連絡船が走る航路では、列車との接続の関係で、各船の性能や旅客定員などを均一化することが望ましい。つまり「水島丸」のケースでは、それまでの僚船の「児島丸」クラスから、大型の「山陽丸」クラスに能力を合わせる必要が生じたわけだ。

この改装で、新造時の一等十人、二等六十九人、三等四百十四人の旅客定員が、二等六十八人、三等八百十六人に増えた。一等は消えたが、全体の収容力は八割もアップした。手押車の格納スペースも設けられた。

ここに掲げた写真は、昭和になってからの「水島丸」である。外見で大きく変わったのは、ブリッジの下の遊歩甲板である。前部客室が船尾まで延長された。新造時に一等客室があった前部は、サロンふうの二等客室となり、後部は三等客室に当てられた。

史書は、何回もの改装で外形が不格好になったと評しているが、筆者はそうは思わない。それなりに均整のとれた姿をしているし、遊歩甲板前部の角窓が美しい。

内航客船「くにさき」に变身

宇高航路で三十年働いたのち、「水島丸」

は戦後、仁方―堀江航路に移った。

次いで一九五三（昭和二十八）年には、瀬戸内海汽船に売却され、尾道―今治航路に就航した。大改装が行なわれ、主機がレシプロからスルザー型ディーゼルに変わった。煙突が短くなるなど、船姿も一変した。

瀬戸内海汽船から筆者に寄せられた文書では、船名は二年後に「くにさき」に改められ、その後、尾道―今治、呉・広島―別府、広島―松山各航路の予備船、チャーター船として稼働したという。いっぽう『船舶明細書』によると、「水島丸」「くにさき丸」「くにさき」の順に船名が変わり、一九五九（昭和三十四）年頃に、主機が日本発動機製のディーゼルに再換装されている。

次いで一九六二（昭和三十七）年には、修学旅行専用船に变身。船内に海洋資料室や映写室が設けられた。就航期間は約三年間であった。この時期には関西汽船も、千トン型の修学旅行専用船を二隻就航させており、クルーズ客船に似た運航を行なっている。

「くにさき」がリタイアしたのは、その十年後の一九七二（昭和四十七）年。船齢は五十五年に達していた。廃船後の船体は、その後、浮桟橋として使われたという。

山田 廸生