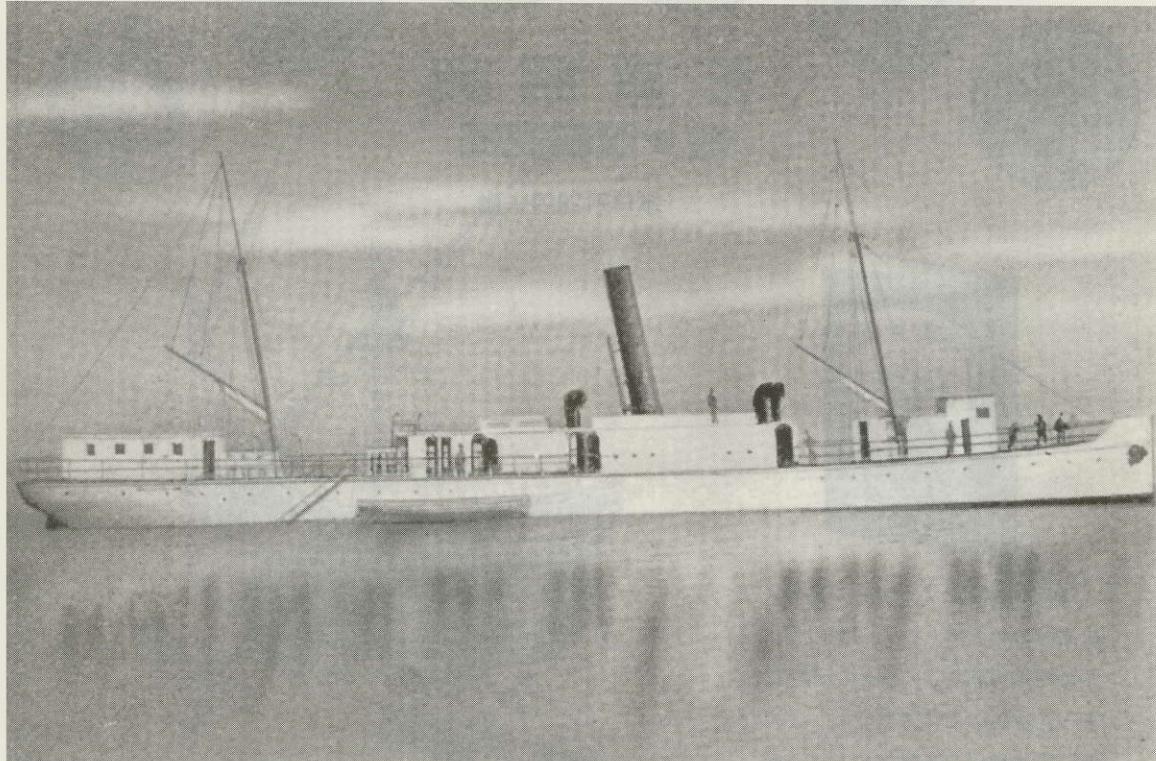


太湖丸 クラス

琵琶湖に登場した日本最初の鉄道連絡船

〔主要目〕鉄道連絡船、太湖汽船所有、鉄製、348総トン、垂線間長45.8m、幅6.1m、主機二連成汽機、出力99公称馬力、最高速力14ノット、旅客定員350名、1883年小野浜造船所建造（データは第一太湖丸）



新造時の第一太湖丸

湖上の鉄道連絡船

わが国で初めて鉄道連絡船が走ったのは、どこの水域か、ご存じだろうか。

一八八二（明治十五）年五月に開業した太湖汽船の大津（浜大津）～長浜航路、これが最初である。島国なのに、内陸部に鉄道連絡船が出現しているのだから面白い。

世界の鉄道史をみると、湖で隔てられた区間に鉄道を建設するとき、工事を後まわしにして、とりあえず汽船で湖上連絡を行つた実例が多い。こうした鉄道連絡船は一時的なものであり、やがて湖岸に沿つた路線が開通すれば消え去る運命にある。

琵琶湖を縦断するこの湖上航路は、その二年前に開通した京都～大津間と、当時建設中だった長浜～金ヶ崎（敦賀港）間の二つの路線を汽船で連絡しようという構想から生まれた。開業の翌月には長浜～関ヶ原間（翌年五月開通）も起工されており、長浜から関ヶ原経由で東行する計画線との連絡も視野に入っていた。となると、大津～長浜間の鉄道連絡船は幹線輸送にならうわけであり、現在のレジャー航路とは性格が全く異なる。

太湖汽船という会社は、この湖上連絡を主目的に、競合する各社をまとめて設立されたものだった。こうした経緯は、二年後に瀬戸

内海の零細会社群を統合して誕生した大阪商船に似ている。実際、琵琶湖各社統合の最終段階では、大阪商船の設立に奔走した住友の廣瀬宰平が紛争処理に当たっている。

設立日と開業日は同日。初代社長（頭取）には、新会社による湖上連絡を計画した大阪の企業家・藤田伝三郎が就任した。

太湖丸クラスの本就航

本来なら国事業とするべき幹線輸送を民間会社にゆだねたことから、政府は連絡船運航許可を太湖汽船に与えるときに、きびしい条件を出した。その条件とは、定時運航を確実にキープできる鉄製の高速汽船を二隻新造し投入することだった。

こうして誕生した船が「第一太湖丸」と同型船「第二太湖丸」である。建造所は神戸在住の英国人キルビーが経営する小野浜造船所で、組み立ては湖畔の大津で行われた。

両船が湖上に進水したのは、『船名録』では

一八八三（明治十六）年六月、『太湖汽船五年史』では九月となっている。前述のように、大津～長浜航路は前年五月に開業しているので、就航までの一年余は既存船が稼働していたわけだが、実質的には、両船が日本で最初の鉄道連絡船と言つていい。

ここに掲げた写真は、新造時の「第一太湖

丸」と思われる。スクーナー帆装のマストと煙突が後方に傾斜し、いかにも十四ノットの高速汽船らしい軽快な姿をしている。

翌一八八四（明治十七）年には懸案の長浜～金ヶ崎間と長浜～大垣間が開通。五月から神戸、大阪、敦賀、大垣など各駅で「船車連絡通しキップ」が発売され、両船は名実ともに鉄道連絡船としてのスタートを切った。運航回数は一日二往復（のち三往復）、所要時間は三時間半であったという。一八八七（明治二十）年二月には、明治天皇が京都での式典の帰途、皇后とともに「第二太湖丸」に乗船し、湖上の船旅を楽しめられている。

大阪～九州航路に転じる

一八八九（明治二十二）年七月、湖岸沿いの長浜～馬場（膳所）間が完成。東海道線が全通し、阪神から敦賀方面にも直通した。湖上の鉄道連絡船は七年余で不要になつた。

両船は大阪へ運ばれ、一八九一（明治二十

四年）から大阪～九州航路に就航した。大阪を起点に、神戸、多度津、馬関（下関）、博多、長崎、三角、百貫、島原に寄港し、大川に至るルートで、ノルウェーの沿岸急行船のような長距離の生活航路である。

一八九三（明治二十六）年には、小泉八雲（ラフカディオ・ハーン）が「第二太湖丸」に

乗っている。当時、熊本の五高の教師だった八雲は、夏休みを利用して長崎への一人旅を計画した。七月二十日の朝、人力車で熊本を発つて、坪井川河口の百貫港から大阪行きの「第二太湖丸」に乗船。翌日の早朝に長崎に着き、洋式ホテルに宿泊している。

日清戦争中は両船とも徴用されたが、戦後また九州航路に復帰。北清事変では、ともにチャーターボーとして渤海方面で稼働した。もともと琵琶湖の平水を走っていた船が、九州や大陸まで航海するようになつたわけだから、九州航路に転じたときに、両船とも大阪で大改装された。『船名録』をみると、船体が五メートル以上長くなり、総トン数も約五百トンに増えている。

一九〇三（明治三十六）年、両船は大阪の尼崎伊三郎に約十二万二千円で売却された。尼崎家の海運業は、のちに尼崎汽船部に発展し、大正期から昭和戦前期に、多くの中古船を擁して、瀬戸内海、九州、朝鮮半島方面に十本以上の定期航路を經營している。

尼崎時代の両船は長寿だった。『船名録』によると、「第二太湖丸」は一九一九（昭和四年）まで在籍。「第一太湖丸」は一九四一（昭和十七）年五月に沈没し（沈没原因は不詳）、六十年近い生涯を終えた。