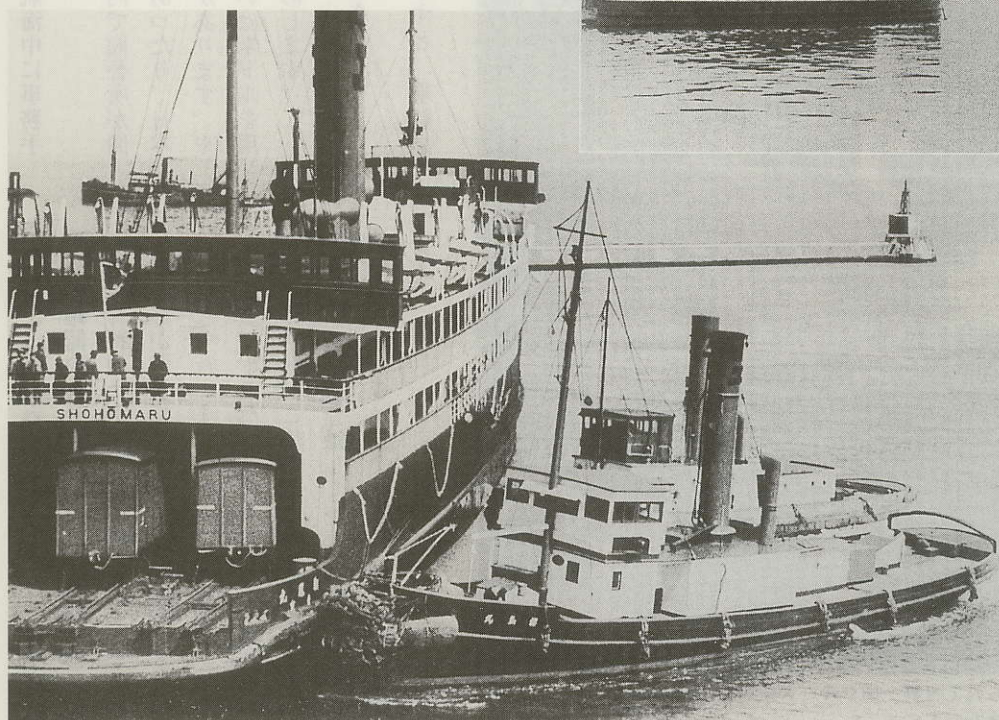


# 桜島丸

《主要目》タグボート、鋼製、鉄道院所有、136総トン、垂線間長29.0m、幅6.2m、深さ3.4m、主機三連成汽機1基、出力367馬力、最高速力9.9ノット、1917年播磨造船所で竣工

## 青函航路初の車両航走をささえた タグボート



写真左は青森港で働く後年の「桜島丸」(手前側のタグボート)。左側の連絡船は「翔鳳丸」。上の写真は「車運丸」

### 車両航走ハシケ「車運丸」

本誌今月号は港で働く船の特集なので、今回は鉄道連絡航路で活躍した小型の補助汽船をとりあげてみた。初期の青函連絡航路の車両航走をささえたタグボート「桜島丸」、この船が今回のテーマである。

鉄道車両をRORO式で運ぶ車両航走船が日本に誕生したのは明治末年のこと。関門海峡を結んだ宮本組の貨車航送ハシケがその始めであることは、第一三二号で紹介した。

大正に入ると、日本列島の大動脈である青函航路にも、同じようなハシケが登場した。「車運丸」がそれである。

「車運丸」が就航するまでは、本州で製造した機関車や客車や貨車はいったんバラバラに解体して、貨物船で小樽まで運んで組み立てた。北海道に移送される機関車なども同様であり、解体と荷造り、そして組み立てに多くの日数と経費がかかった。

そこで国鉄は、関門海峡の車両航走方式を青函航路にも導入することにした。

こうして、車両航走ハシケ「車運丸」が函館船渠で誕生した。排水量三百二十五トン、長さ三十七メートル、幅八メートルの大型鋼製ハシケで、車両の積みおろしは船尾から行なった。ハシケ上のレールは、ランプ部分が



一線。中に入って三線に分かれ、機関車なら中線に一両、客車なら各線一両ずつの三両、七トン貨車なら七両積むことができた。

現在、この船の二十四分の一の模型が東京の交通博物館の鉄道連絡船コーナーに展示されているので、ぜひご覧いただきたい。

陸上設備としては、函館・青森両駅の船着場に手動式の可動橋が設けられた。

### 「車運丸」専用のタグボート

「車運丸」が青函航路に就航し車両航走を始めたのは、一九一四（大正三）年十二月。関門海峡に遅れること三年である。

のちに青函航路に本格的な車両渡船「翔鳳丸」クラスが登場し、車両航走を開始したのは一九二五（大正十四）年であるから、一九一四～二五年までの約十年間が「車運丸」の活躍時代ということになる。

「車運丸」は、操舵室や船員室がある立派なハシケだったが、エンジンが付いていないので、タグボートに曳航してもらわなければ仕事にならない。海の難所といわれる津軽海峡で「車運丸」を曳くタグボートの選定には、国鉄も頭を痛めたようだ。

最初は貨物船に曳かせたが、スピードが激減してスケジュールをキープできなかった。そこで一九一八（大正七）年からは、民間の

タグボートをチャーターして曳航に当たった。海象条件のきびしい冬季は休航とした。

二年後の一九二〇（大正九）年七月、国鉄は自船自営のポリシーから、そのころ瀬戸内海で鉄道用石炭ハシケを曳いていた国鉄調度部所属のタグボート「桜島丸」に目を付け、これを「車運丸」専用のタグボートとして青函航路に転属させた。以後、「車運丸」と「桜島丸」のペアによる車両航走が定着し、津軽海峡の名物となったのである。

「桜島丸」は、一九一七（大正六）年十二月に播磨造船所で完成した鋼製タグボートである。総トン数は百三十六トン。主機は三連成汽機一基。木造が主流であった当時としては、出色の優秀タグボートであった。

### 昭和四十年代まで民間で働く

一九二四（大正十三）年、客載車両渡船の「翔鳳丸」クラス四隻が登場し、翌年八月から車両航走を開始した。

これ以後「車運丸」と「桜島丸」のペアはもっぱら、「翔鳳丸」クラスに不向きな危険物搭載車両を運んでいた。だが一九二六（大正十五）年に専用の車両渡船「第一青函丸」が就航したため、ハシケによる車両航走は不要となり、翌一九二七（昭和二）年六月限りで「車運丸」は運航を廃止した。

二船はその後どうなったか。

「車運丸」は函館港に係留され、七年後、北海道の天塩線（のちの羽幌線）天塩川鉄橋の架設に出勤したのを最後に売却、スクラップになった。売却されたのは一九三六（昭和十一）年である。

いっぽうの「桜島丸」は、一九二八（昭和三）年九月から四年間、青森港のタグボートとして働いた。ここに掲げた写真は青森港で活躍するこの時期の「桜島丸」（手前）で、左側は客載車両渡船の「翔鳳丸」である。

その後「桜島丸」は、稚内港、小樽港で稼働し、第二次大戦後まで残存。一九五三（昭和二十八）年に国鉄時代最後の勤務地である北九州の戸畑港で係船となった。

鉄道連絡船関係の史書では、「桜島丸」の生涯はこれで終わったとしているが、『日本船名録』をひもとくと、この船の船歴は、その後も十数年続いている。

係船ののち「桜島丸」は民間に売却され、広島個人船主を経て、一九五七（昭和三十）年に下関の関光海運の手に渡った。関光海運は阪九フェリーの母体となった内航船会社で、長距離フェリーを着想した入谷豊州氏によって戦後設立された。「桜島丸」は入谷氏のもとで晩年を過ごし、一九六七（昭和四十二）年に除籍されている。

山田 迪生