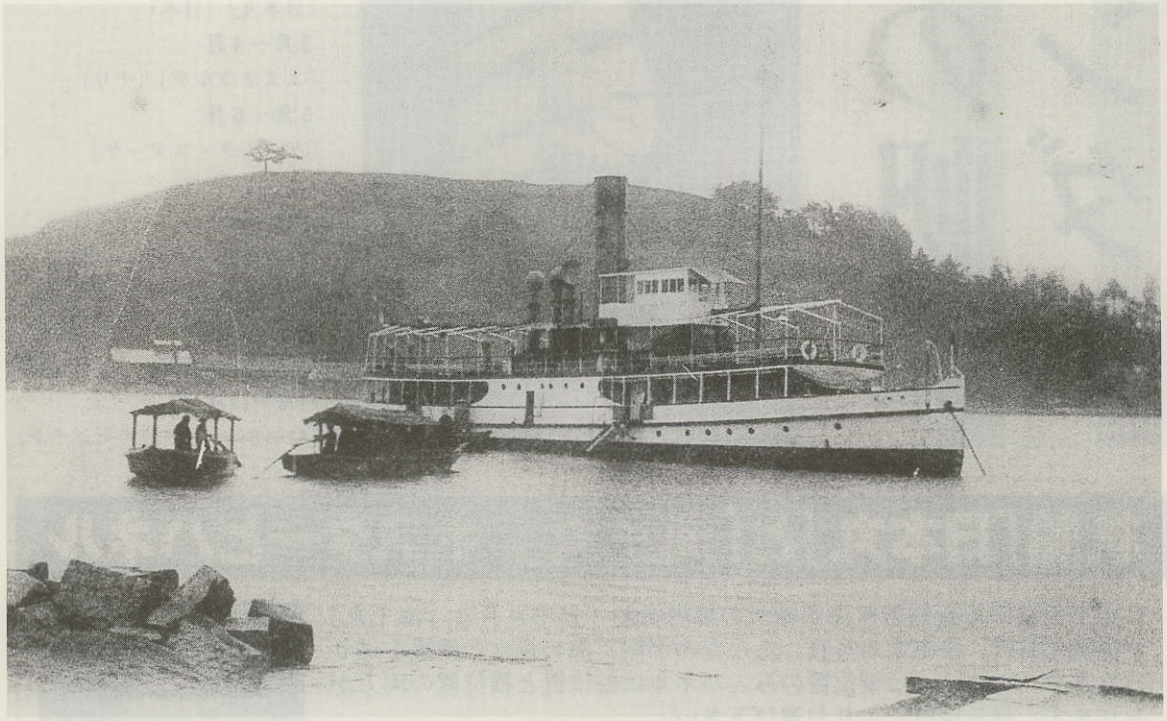
児島丸クラス

《主要目》鉄道連絡船、山陽鉄道所有、山陽汽船運航、224総トン、垂線間長35.1m、幅6.1m、主機三連成汽機2基、2軸、最高速力10.7ノット、旅客定員146名、1903年三菱長崎造船所建造

モダンな二姉妹で開業した宇高連絡船



尾道～多度津航路時代の児島丸（写真提供＝小林義秀氏）

荘田平五郎と児島丸クラス

国鉄の宇高航路は、明治末年に「児島丸」「玉藻丸」の二姉妹で開業した。大きさは二百二十四総トン。一九〇三（明治三十六）年三月に長崎の三菱造船所で建造された。

船を発注したのは山陽鉄道、運航したのは子会社の山陽汽船である。宇高航路には山陽汽船が経営した前史があることは、一三〇号の「旭丸」の文中で触れた。

長崎の三菱造船所は、日本を代表する一流造船所であり、すでにこの時期には、日本郵船の「常陸丸」や「日光丸」など、五千総トンを超える大型船を完成させていた。

こうした大造船所で、「児島丸」クラスのような二百総トンそこそこの小型汽船が建造されたのは、なぜであろうか。

それは、そのころ三菱造船所の所長だった荘田平五郎（しょうだへいごろう）が、山陽鉄道の取締役をつとめていたことによる。山陽鉄道の関門連絡船「大瀬戸丸」クラス（一三三号参照）が長崎造船所に発注されたのも、同じ理由からだった。

荘田平五郎は、日本の企業経営の原型をつくりあげた人物である。生まれは今の大分県臼杵市。福沢諭吉の高弟で、三菱系各社の設立に奔走し、創業者の岩崎弥太郎や弟の弥之

助をささえた。日本郵船、東京海上火災、三菱銀行、三菱地所、山陽鉄道など、設立にかかわった会社は数多い。酒を愛し、「キリンビール」の名の発案者でもあった。

そんな荘田が五十歳のとき、「最後のご奉公」と、家族を連れて赴任したのが長崎の三菱造船所だったのである。

一等客室の静物画をめぐる逸話

こうした事情から、荘田は「児島丸」クラスの建造には、こまかい点まで気を配った。それを示すエピソードがある。

二姉妹の上甲板前部の一等客室はサロン風になっており、「児島丸」には花を描いた洋画、「玉藻丸」には嵐山渡月橋の花見をテーマにした日本画が飾られた。「児島丸」の洋画を担当したのは、ベネチアで油絵を学び、勝海舟像などを描いた川村清雄である。

川村は最初、絵のテーマに、保元の乱で讃岐国に流された崇徳上皇（すとくじょうこう）を選んだ。ところが荘田は、「皆にすがすがしい感じを与える絵が欲しい」として、花の静物画を描かせたという。

上甲板後部の二等客室には、二船とも、源平の屋島の合戦で那須与一が扇の的を射落とすシーンと、金刀比羅宮の高灯籠を表現したビロード友禅の額がかけられた。

ちなみに、新造時の二姉妹の旅客定員は、一等十二名、二等三十六名、三等九十八名、合計百四十六名である。

予定の宇野～高松航路に就航

宇高航路の開設には、山陽鉄道の支線の宇野線の開通が前提となるが、二姉妹が誕生したときには、まだ着工していなかった。

そこで山陽鉄道は、一九〇三年にとりあえず岡山～高松間と尾道～多度津間の二航路を開業し、高松航路に「玉藻丸」、多度津航路に「児島丸」を投入した。三年後、この二航路は、鉄道国有化により、二姉妹とともに国鉄のものとなった。

さらに四年後の一九一〇（明治四十三）年六月、懸案の宇野線が開通。本州～四国間の鉄道連絡船は、宇野と高松を結ぶ宇高航路一本にまとめられ、「児島丸」「玉藻丸」のペアが、一日四往復のサービスを始めた。そのうちの二往復は最初、小豆島の土庄に寄港したが、一年足らずで廃止された。

ここに掲げた古写真は、多度津航路時代の「児島丸」で、小林義秀氏が発見したものである。船体塗装は瀟洒な白。吃水線と防舷材は黒。黒の船体塗装が主流だった明治期の瀬戸内海航路客船としては、きわめつきのカラフルでモダンな姿を誇示していた。

電灯を使った最初の内海航路客船

「児島丸」クラスは、瀬戸内海航路客船としては初めて、船内照明に電灯を採用した。当時の内海航路客船は貨主客従で、客室は狭く、天井も低く、照明は薄暗い石油ランプだった。二姉妹が登場したとき、客室が広くて明るく、立って歩くことができるというので好評を博したのも、当然のことだった。

日本で最初に電灯を使った船は、一八八四（明治十七）年に英国で建造された共同運輸の「長門丸」のようだ。軍艦では、その前年にチリから購入した巡洋艦「筑紫」（一八八一年竣工）が初めて電灯を用いた。こうした先例からすると、内海航路客船の電灯採用は、二十年ほど遅れていたことになる。

二姉妹はその後、妹格の新造船「水島丸」（一三四号参照）とともに宇高航路で活躍していたが、大正末年の「山陽丸」クラスのデビューにともなって引退し、翌年、鉄道連絡急航汽船に売却された。次いで昭和十年代に、二船とも尼崎汽船の手に渡り、「玉藻丸」は一九四五（昭和二十）年六月の瀬戸内海汽船の設立のときに新会社に移籍。戦後の数年間を、宇品～松山航路などで過ごした。

山田　廸生