

# 「H」型車両渡船

《主要目》鉄道連絡船（車両渡船）、運輸省鉄道総局所有・運航、総トン数 3,146トン、全長118.0m、幅15.9m、満載吃水5.0m、主機蒸気タービン2基、2軸、出力 4,600馬力、最高速力16.1ノット、車両積載数15トン貨車42両、1946年三菱重工業横浜造船所建造、同型船石狩丸、十勝丸、渡島丸（データは第1船「石狩丸」のもの）

## 博多～釜山間の列車航走船として計画



「H」型第3船「渡島丸」

### 「博釜航路」の車両航走プラン

日本の鉄道連絡船で車両航走を導入したのは、青函、宇高、関門の三航路である。

車両航走、つまり鉄道車両をロールオン・ロールオフ方式で航走するには、いくつかの条件が必要である。そのうちで最も基本となるのは、車両のレールゲージが同サイズであることだろう。車両渡船で連絡する二つの鉄道のレールゲージが異なっていたら、車両航走はむずかしい。さいわい日本の主な鉄道は、創設時にレールゲージを一・〇六七メートルに統一してきたので、スムーズに車両航走を導入することができた。

ところがかつて、ゲージが合わないのに車両航走が計画された国鉄の航路がある。博多と釜山を結ぶ「博釜航路」である。

博釜航路は、太平洋戦争中の一九四三（昭和十八）年、大陸へのメインルートである関釜連絡船の補助航路として開設された。関釜連絡船はその前年、この航路としては最多の年間約三百万人を輸送しており、輸送力が限界に近づいていたのである。

開業はこの年の七月。就航したのは関釜航路から転じた「徳寿丸」と「昌慶丸」の両姉妹船である。博多港には、専用の埠頭と博多港駅が設けられた。

レールゲージが異なる内地と朝鮮半島の鉄道を結ぶこの航路に車両航走を導入しようとしたのは、戦争末期のことである。そして、使用船として「H」型車両渡船七隻が建造されることになった。「H」は「博釜」(HAK UFU)のイニシアルをとったものだ。

### 戦時標準タイプの「H」型

「H」型は戦時標準船である。戦時標準型の車両渡船は「W」型と「H」型がある。

「W」型は太平洋戦争中の青函航路の輸送需要増に対処するため計画された急ごしらえの車両渡船で、「W」は貨車を意味する「WAGON」のイニシアルからとられた。終戦までに「第五」〜「第十青函丸」の六隻が誕生。戦後、続行船として「第十一」「第十二青函丸」の二隻が完成したほか、「北見丸」「日高丸」の二隻が新造された。

「H」型は、「W」型を改良した車両渡船である。大きさは約三千総トン。車両積載数は十五トン貨車(ワム型)換算四十二両で、「W」型より二両少ない。

問題の船内レールのゲージについては、半島側の鉄道に合わせて一・四三五メートルの広軌にするか、内地側に合わせて狭軌にするか検討されたが、結局、狭軌を採用することになった。ということは、貨物の積み替えは

半島側の釜山で行う想定だったわけだ。

外洋を航海するので、船尾の開口部は閉鎖可能な仕様とし、船首も細くなった。貨車積載数が「W」型より減ったのはそのためだ。またタービン主機のパワーを上げるため、ボイラー六缶、煙突四本とした。戦時中の「W」型は、ボイラー四缶、煙突二本である。かくして「H」型の第一船が三菱重工の横浜造船所で起工されたが、工程が遅れるうちに船台上で終戦を迎えることになった。

### 青函航路の車両渡船として完成

「博釜航路」は消滅。「H」型の第一船は青函航路用の続行船として、敗戦の翌年に誕生した。「石狩丸」がそれである。続行船は戦時標準型ではあるが、船体と主機に大幅な手直しを加えられ、戦時下に誕生した戦標船よりはましな仕上がりとなっていた。

青函航路の続行船は、「石狩丸」と前出の「第十一」「第十二青函丸」の三隻である。三船は、船楼甲板に客室を設けており、「デッキハウス船」と呼ばれた。いずれも、就航直後の一時期、進駐軍の専用船となったが、客室はのちに撤去されている。

青函連絡船は終戦間近の七月十四日、米艦載機の空襲により、十二隻中、客載車両渡船の「翔鳳丸」クラス四隻を含む十隻をうしな

うという壊滅的なダメージを受けていた。

こうしたことから、GHQも列島の基幹ルートの再建に理解を示し、客載車両渡船、車両渡船各四隻の新造を認めた。客載車両渡船は「洞爺丸」クラス四隻、車両渡船は「W」型の「北見丸」「日高丸」、それに「H」型の後続船「十勝丸」「渡島丸」である。建造所は「W」型が浦賀船渠、「H」型が三菱横浜で、いずれも一九四八年に完成した。

### レーダーを備えた最初の日本商船

「H」型のうち、日本船舶史に輝かしい実績を残した船がある。日本商船として初めてレーダーを装備した「渡島丸」である。

船用のレーダーが日本で実用化されたのは一九五〇年十月のこと。「渡島丸」と「洞爺丸」がその第一船だが、装備したのは「渡島丸」のほうが早く、同年八月九月、三菱横浜での補償工事のときに取り付けられた。

同船は、回航まえに東京港竹芝を訪れ、レーダー装備記念のレセプションを行った。ここに掲げた写真はその一年後、石川島重工に接岸中の姿を筆者が撮ったものである。

「石狩丸」と「渡島丸」は一九六五年に引退。「十勝丸」は、鉄道連絡船最後のスチームシップとして七〇年まで稼働した。