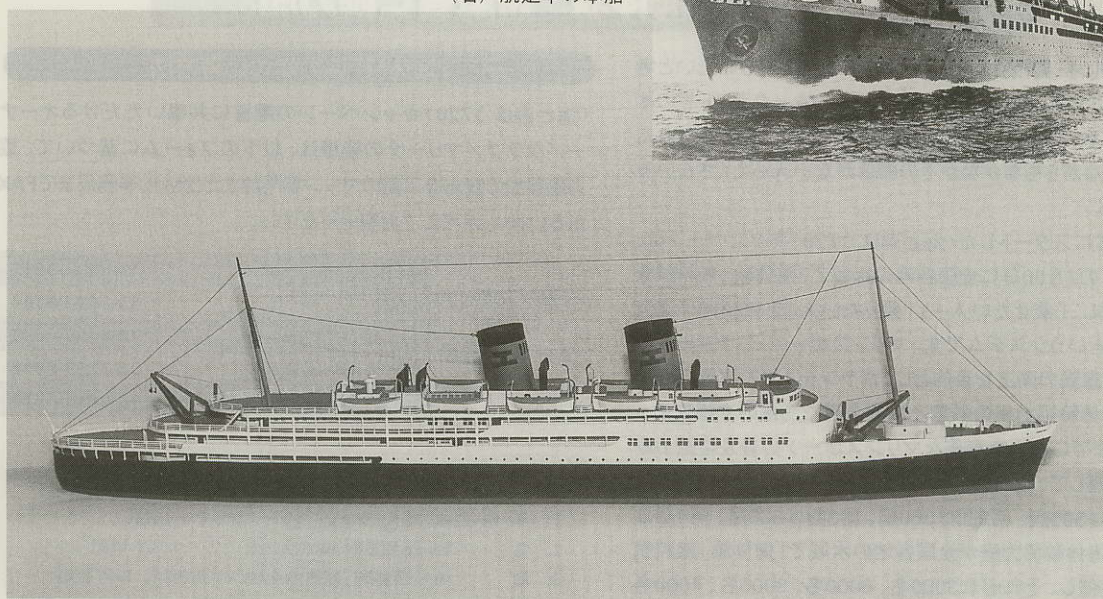


崑崙丸

《主要目》鉄道連絡船、鉄道省所有、7,908総トン、垂線間長134.0m、幅18.2m、主機蒸気タービン2基、2軸、出力16,900馬力、最高速力23.4ノット、旅客定員2,050人、1943年三菱長崎造船所建造

日本商船のスピード記録を更新した 薄幸の関釜連絡船

(下) 平時塗装を想定した崑崙丸の模型、
(右) 航走中の本船



大型カーフェリーの高速化

大型フェリーの高速化がめざましい。

最高速力三十一・四ノットの「すいせん」と「すずらん」が敦賀―小樽航路に登場したのは四年前の一九九六（平成八）年。昨年は最高速力三十一・〇ノットの貨物フェリー「さんふらわあ」とまこまい」と「ほっかいどう丸」が東京―苫小牧航路にデビューした。

いずれも、二隻体制でデイリースービスを実現するためのスピードアップである。ひとことでは「運航の効率化」。大型カーフェリー高速化の背景にはこれがある。一時期の大西洋ブルーリボン記録のように、スピード競争をしているわけではむろんない。

フェリーは正確な定時運航が求められることから、速力に余裕をもたせているのがふつうだ。昔からそうだった。フェリーや鉄道連絡船に高速船が多い理由の一つである。

スピードアップを可能にした造船技術の進歩も見逃せない。高速に適した船型と大出力のディーゼル主機の開発がなければ、こうした高速カーフェリーの実現はなかった。

戦前・戦中のスピード記録

現在では、三十ノットの商船と聞いても驚かなくなった。が、昔はそうではなかった。

二十ノットでも高速船に属した。

日本商船が二十ノットを超えたのは、「天洋丸」が登場した一九〇八（明治四十一）年である。この年、「さくら丸」も公試で二十一・四ノットを記録した。客船の化け物のような同船のことは一三六号で紹介した。

「さくら丸」の記録は二十八年間も破られなかった。これを更新したのは一九三六（昭和十一）年に竣工した「金剛丸」である。同船は公試で二十三・二ノットを出している。

戦前では、この「金剛丸」を超える記録はない。ちなみに、これらの高速商船はすべて三菱長崎造船所の建造船である。

「金剛丸」と姉妹船「興安丸」は、関釜航路の旅客が集中する夜航使用に建造された国際フェリーである。高速仕様としたのは、それまでの「景福丸」級だと九時間かかった夜航便を、七時間半に短縮するためだった。

「金剛丸」の記録は、大戦中に竣工した関釜連絡船「天山丸」と姉妹船「崑崙丸」（こんろんまる）によって塗り替えられた。「天山丸」の最高速力は二十三・三ノット、「崑崙丸」は二十三・五ノット（正確には二十三・四五四ノット）。戦前・戦中をつうじて最速の商船は「崑崙丸」ということになる。

関釜連絡船の旅客輸送数は、一九三七（昭和十二）年あたりから激増。戦時中の一九四

二（昭和十七）年には年間三百万人を超え、航路のピークを迎えた。

平時塗装の「崑崙丸」を見る

関釜航路は、日本の大陸支配が拡大するた
びに輸送実績を増やしてきたが、日中戦争を契機にまた利用客が急増したのである。半島から日本へ渡航する労務者も多くなった。多客期には、「金剛丸」級をフル回転させても旅客の積み残しが出るようになった。

かくして「天山丸」と「崑崙丸」が三菱長崎造船所で新造された。「金剛丸」級の拡大型で、旅客定員は二千五十人。「金剛丸」級より約三百人多い。昼夜航便兼用に設計されたので、公室エリアが広いのが特長だった。船名は中国の山脈名からとられた。

ここに紹介する「崑崙丸」の模型は、カント哲学が専門の甲南大学佐藤明雄名誉教授が制作されたもの。「天山丸」級は戦時塗装で短い生涯を終えたが、先生は平時塗装の「崑崙丸」を模型で実現された。模型ならではの「技」である。佐藤先生は、舞鶴引揚記念館、ブラジル日本移民史料館など多くの文化施設に戦前の日本船の模型を寄贈されている。

外形は「金剛丸」級によく似ている。船名を伏せてこの模型写真を示したら、相当な船好きでも「金剛丸」「興安丸」と見まちがえる

ではなからうか。相違点は、「金剛丸」級よりも煙突が大きいこと、上甲板の船尾プロムナードが長いこと、荷役設備がデッキクレーン式に変わったことなどである。

わずか半年の不運な生涯

「崑崙丸」の生涯は半年しかない。一九四三（昭和十八）年三月三十日に誕生し、十月五日に雷撃で戦没した。「タイタニック」よりはましだ」といわれればそれまでだが、平時塗装の姿になることなく沈んだのだから、薄幸の客船であることにはかわりはない。

五日未明、下関から釜山への夜航便に就航中の遭難だった。沖ノ島付近で米潜「ワフー」の雷撃を受け数分で沈没。乗客・乗員六百五十五人のうち、久保田登船長を含む五百八十三人が船と運命をともにした。

鉄道連絡船の戦没第一船だった。夜航便は中止され、昼航便だけとなった。事件は一カ月後、新聞で報じられた。日本と大陸を結ぶ幹線ルートでの遭難だけに、国民が受けた衝撃は大きかった。筆者は今でも、この惨事を記憶している老人にときどき出会う。

かつての下関の連絡船棧橋を見下ろす日和山には現在、遭難者慰霊碑が建っている。