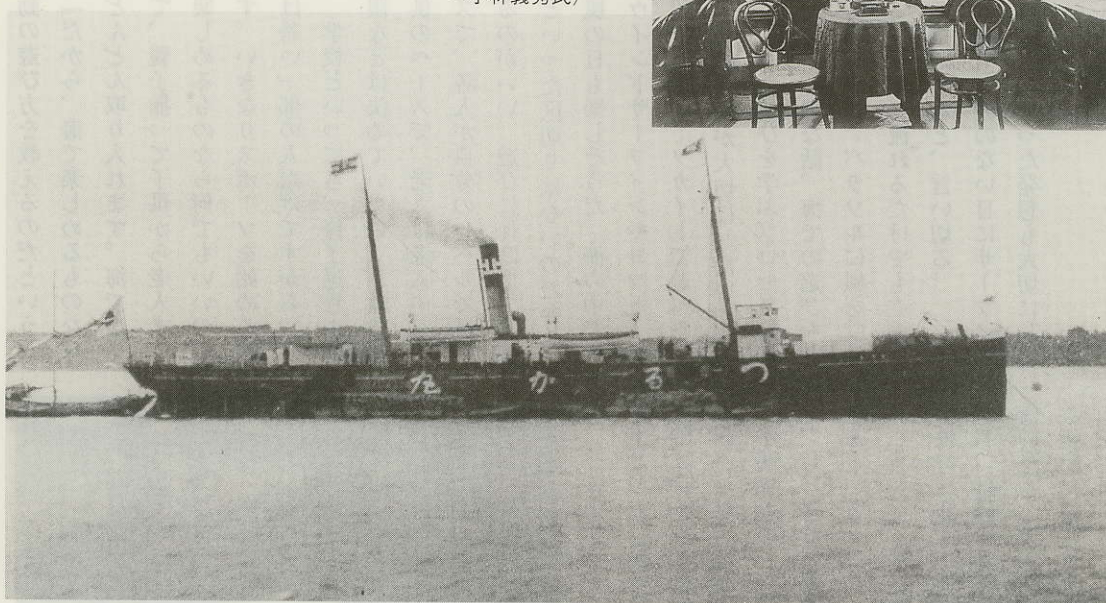
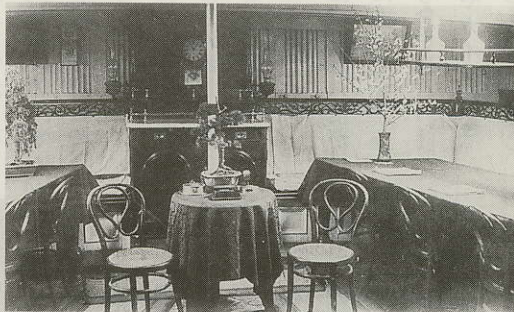


敦賀丸

《主要目》貨客船、北洋汽船所属、鉄製、996総トン、800重量トン、主機二連成汽機1基、最高速力11.5ノット、旅客定員二等74名、三等354名、1864年英ブラックウッド&ゴードン社建造（データは北洋汽船時代のもの）

幕末の江戸～大阪航路を走った「奇捷丸」の後身

北洋汽船時代の敦賀丸と食堂（写真提供＝小林義秀氏）



70年以上の長寿をたもつ

この「名船発掘」シリーズでは、ここ二年半ほど鉄道連絡船をとりあげてきたが、今回からまた一般の船に対象を広げて、歴史に埋もれた名船を発掘したい。

今回のテーマは、そのなかでも極めつきの名船、北洋汽船の「敦賀丸」（つるがまる）である。千トンに少し足りない小さな鉄製汽船だが、こんなに面白い歴史をもった船は、一世紀半にわたる日本の船舶史の上でも、ほかにみかけない。

まず、船歴の長さがすごい。グラスゴウの造船所で誕生したのが一八六四（元治元）年。日本ではまだ幕末である。発注者は英国船主で、「ターバンニョ」と名づけられた。船名からみて、中国航路の船であらう。

その後、日本、米國、日本の順に船主を転々。一九三〇年代には中国船主に売られ、ロイズ船名録によると、なんと第二次大戦後まで生きながらえた。ロイズ船名録の戦後の記事には疑問があるが、七十年以上の長寿をたもった船であることは間違いない。

ちなみに、同船建造の翌年にロンドンで誕生した鉄製汽船が今も健在である。もとエジプトの王室ヨット「マハルッサ」（二千八百二十八総トン）。船齢はじつに百三十五歳。一八

六九（明治二）年のスエズ運河の開通式にも参加した。第二次大戦後はエジプト海軍の練習艦「エル・ホリヤ」となり、最近は公立学校のスクールシップとして働いている。

日本で最初の定期汽船

「ターバンニヨ」が日本船になったのは一八六六（慶応二）年。購入したのは幕府である。初めは「鵬丸」（おおとりまる）と名づけられたが、すぐに「奇捷丸」（きしょうまる）と改名。翌年、江戸と大阪（当時は大坂と表記）を結ぶ定期航路に就航した。便数は月三往復であったという。

初代の船長は甲賀源吾。のちに幕府軍艦「回天」の艦長になり、宮古海戦のときに新政府軍艦「甲鉄」のガットリング機関砲に撃たれて壮烈な戦死をとげた人物である。

江戸と大阪航路のことは、多くの史書に記述がある。運航にあたったのは廻船業者の加納治郎作。船賃は一人二両で、ほかに食費として一日につき銀七匁五分をとった。

筆者のトラの巻『海運興国史』は、このサービスを「汽船定期船の開祖」としている。これを信用すれば、「奇捷丸」は日本海運史上、初の定期汽船ということになる。

江戸と大阪間には、明治になってから、日本で最初の船会社である廻漕会社も、月三往

復の定期航路を開設している。

汽船二隻を投入。横浜と神戸に寄港し、三泊四日かけて横浜と神戸間を走った。荷役日数をプラスした二隻の運航日数からみると、「奇捷丸」一隻で月三往復は、維持がむずかしいスケジュールだったと思われる。

北清航路のパイオニア

明治に入って「奇捷丸」はいったん米国船主に売られ、台湾出兵のときにまた日本船になった。新船名は「敦賀丸」。政府が兵員輸送のため輸入した十三隻のうちの一隻で、紛争終了後は三菱会社に払い下げられた。

「敦賀丸」は三菱時代にも輝かしい実績を船歴にとどめている。神戸を起点に、下関、長崎を経て、芝罘、天津、牛莊へ向かう北清（ほくしん）航路に、日本船として初めて就航したのである。便数は月一往復だった。

北清航路とは、日本と中国北部の渤海方面を結ぶルート総称で、このうち神戸と天津航路は、後年、大阪商船と日本郵船（のちに近海郵船）の看板航路になった。

一八八五（明治十八）年には、三菱と共同運輸の合併にもなって日本郵船に移り、十六年間も同社の船として働いた。日清戦争のときには陸軍の軍用船にもなった。

次いで一九〇一（明治三十四）年に函館の

船主に身売り。一九一五（大正四）年には石川県七尾の北洋汽船の手に渡った。同社はまもなく北洋商船と社名を改めている。

晩年は青函連絡船になる

ここに掲げた写真は北洋汽船時代の「敦賀丸」で、本誌の「海と船の百科」でお馴染みの小林義秀氏が発見した絵葉書からコピーしたものである。この絵葉書は古風な食堂（二等食堂か）の写真とセットになっている。北洋汽船の貨客船として就航したときに、同社が宣伝用に印刷したのであろう。

航路は伏木と小樽間だったと思う。北日本汽船の社史に、北洋商船が「伏樽航路」を経営した、とあるのがその根拠だが。

「敦賀丸」は青函連絡船にもなった。

大正期の青函連絡船が多くのチャーター船で支えられ、「用船時代の青函航路」と呼ばれていることは、第一三七号の「蛟龍丸」で触れた。「敦賀丸」もそのチャーター船の一隻で、足かけ五年間も青函航路で活躍した。旅客フェリーとして働いたのである。

その後も船主を渡り歩いた。このユニークな船が日本船籍（最後は大連籍）から消えたのは、一九三二（昭和六）年である。