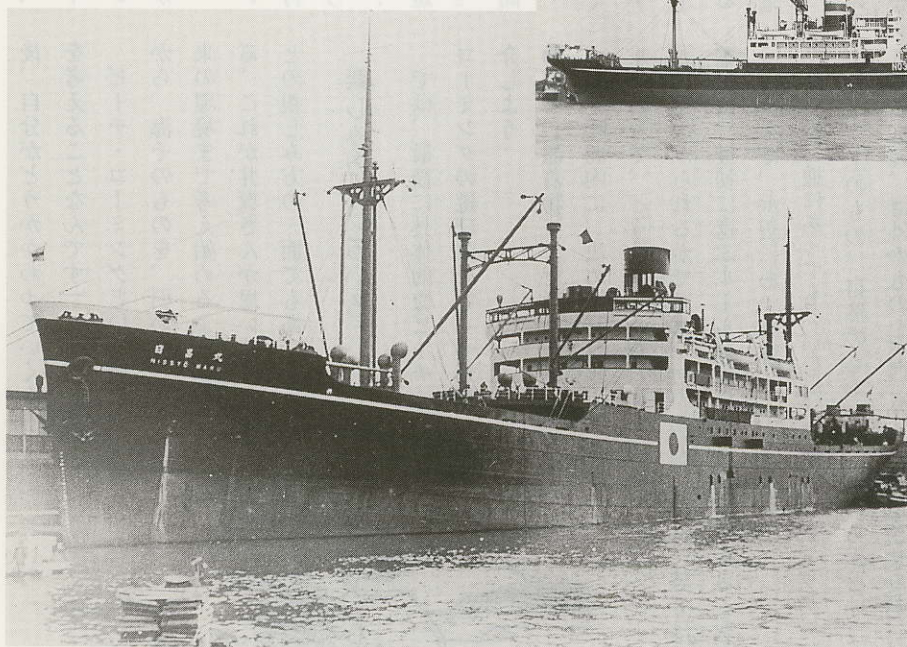
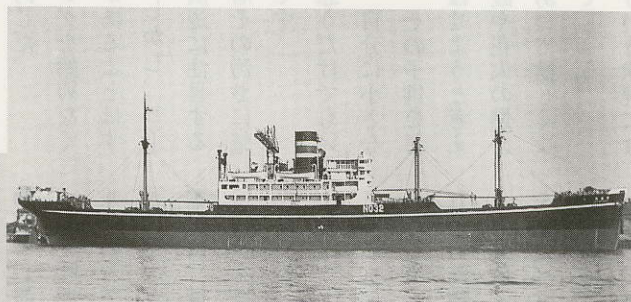


日昌丸

《主要目》貨客船、南洋海運所属、6,526総トン、8,814重量トン、主機蒸気タービン1基、出力4,500馬力、最高速力17.6ノット、旅客定員一等26名、三等56名、1939年三菱重工業神戸造船所建造、同型船日蘭丸

昭和の激動期を生き抜いた 日本～ジャワ 航路客船



(上) 戦後の姿 (写真提供：滝田清氏)
(左) 戦前の日昌丸

「南洋海運」の出自

かつて「南洋海運」という会社があった。日本とインドネシアのジャワを結ぶ定期航路で知られた船会社である。後身の東京船舶は現在も、インドネシアなどアジア向けのコンテナ輸送を中心に事業を展開している。

創業は一九三五（昭和十）年。政府のあつせんにより、日本～ジャワ航路で競合する石原産業海運、南洋郵船、大阪商船、日本郵船の四社が航路を合併し、共同出資して設立された。同じジャワ航路を経営する強敵のオランダJCL（ジャワ・チャイナ・ジャパン・ライン）に対抗するための合併だった。ご承知のように、当時のインドネシアはオランダの植民地であり、JCLは本国の強力な支援を得ていたのである。

最大の出資者である石原産業海運は、そもそも「石原三兄弟」のファミリー企業で、マレー半島の鉄鉱山経営からスタートしたものだ。大正時代に当地に渡航した三兄弟は、ゴム園の経営に失敗してどん底まで追い込まれたが、長兄の石原廣一郎（ひろいちろう）がジョホール鉱山を発見したことが、成功のきっかけになった。その後、鉄鉱石を日本に運ぶ必要から海運業に進出したのである。

廣一郎は、起業家精神に富むダイナミック

な実業家だった。だが、その強い国家主義思想のため、戦後は戦犯に指定され、公職追放の憂き目にあっている。

「南洋郵船」という名も馴染みが薄い。この会社は原田十次郎（原田汽船の創立者）など三船主が共同で設立したもので、大正の初めに国から補助金を受けて日本〱ジャワ航路を開業し、年間十二航海をおこなった。

日本〱ジャワ航路の定期船

南洋海運が発足して四年後、日本〱ジャワ航路用に新造した二隻の定期船の二番船が今回のテーマの「日昌丸」（にっしょうまる）である。一番船は「日蘭丸」で、ともに三菱神戸造船所で誕生した。

「日昌丸」のデビューは一九三九（昭和十四）年七月。翌年から翌々年にかけてジャカルタでおこなわれた「日蘭交渉」では、蘭印使節の芳沢謙吉元外相や小林一三（阪急の創業者）らがこの新船を利用した。

船型は貨物船タイプだが、一等二十六名、三等五十六名の客室をもっていた。一等は二名用が七室、三名用が四室。ラウンジ、ベランダとともに、ボート甲板下の遊歩甲板に配置されていた。一等食堂は、さらにその下の船橋楼甲板の甲板室前部に設けられた。

むろん、輸送の主体は雑貨（往航）、砂糖・

ゴム（復航）といった貨物であったが、明治以来の邦人の南方進出により、人的交流も多かった。そのため大正生まれの南洋郵船の「サマラン丸」クラス、昭和に入って石原産業海運が建造した「名古屋丸」クラスにも、六十〜七十名の客室があった。「日蘭丸」クラスはこれらに続く貨客船であり、「名古屋丸」クラスを拡大改良したものであった。

船長手記「日昌丸を守る」

戦時中「日昌丸」は陸軍に徴用された。

そして一九四二（昭和十七）年三月、門司から大連に回航の途中、韓国の巨文島沖で米潜に雷撃され、三番船艙に大穴があいた。

沈着な吉田啓象船長の操船が「日昌丸」を救った。船長は応急処置をとり、巨文島に急速で接近、砂浜に擱坐させたのである。

船は日本サルベージの手で応急修理されたのち、釜山と神戸で本修理を受け、翌年再び陸軍徴用船の任務についた。

遭難経過を書いた吉田船長の「日昌丸を守る」が『武器なき海』（海上の友編集部編）に収められている。戦後、職業軍人の戦闘を記した史書は多いが、丸腰の航海を強いられた船員についての文献は少ない。『武器なき海』はその意味でも貴重な史書である。

「日昌丸」は幸運な船だった。陸軍は「武

功旗」を贈って、その武勲をたたえた。同船は結局、沈むことなく敗戦を迎えた。

第一回巡航見本市船になる

戦後はまず復員船になった。そして一九五二（昭和二十七年）年、なつかしのインドネシア航路にカムバックした。運航したのは東京船舶で、戦前と同様に船客も乗せた。

次いで、一九六一（昭和三十六）年十二月から翌年三月にかけて、第一回の巡航見本市船になった。先年、惜しまれて引退した「新さくら丸」の大先輩にあたるわけだ。

巡航先は東南アジア。船体を純白に化粧した「日昌丸」は、バンコク、コロンボ、ボンベイ、カラチ、シンガポールなど九港を訪れた。馴染みのジャカルタにも寄港した。

おおぜいの派遣団員を乗せ、寄港地で披露パーティーを開催する巡航見本市船は、展示スペースのほかに、相応の客室と公室を必要とする。「日昌丸」が選ばれたのは、そうした設備をもった貨客船だったからだ。

その四年後、「日昌丸」は引退し、相生で解体された。姉妹船「日蘭丸」をはじめ多くの僚船が戦禍で失われるなか、「日昌丸」は戦前・戦後の激動期を生きぬき、二十五余年の天寿をまっとうしたのである。

山田 廸生