

信濃丸

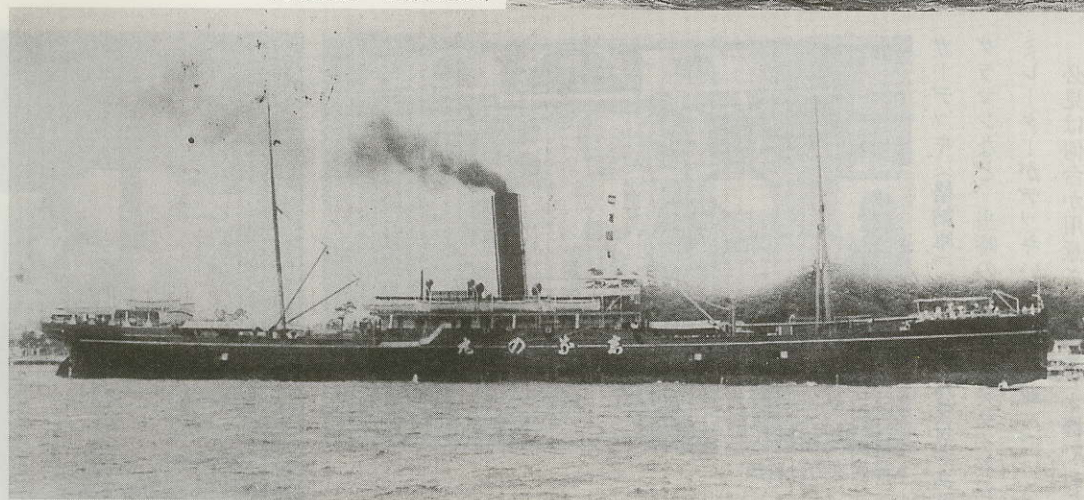
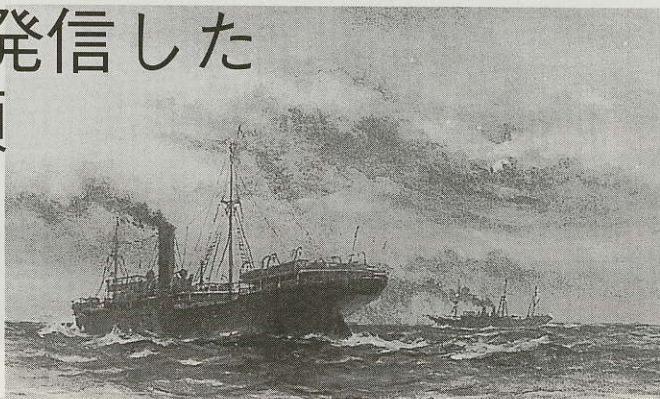
《主要目》貨客船、日本郵船所属、6,388総トン、6,740重量トン、主機三連成汽機2基、出力4,000馬力、最高速力15.4ノット、旅客定員1等26名、2等20名、3等192名、1900年英国D & Wヘンダーソン社建造

「敵艦見ゆ」を発信した 超有名船の素顔

(上) 山高五郎氏描く敵艦隊発見のシーン

(下) 台湾航路時代の信濃丸

(写真提供=小林義秀氏)



転送打電された「敵艦見ゆ」

日露戦争の勝利を決めた日本海海戦の初日。その日の早朝、五島列島の西方を哨戒していた仮装巡洋艦「信濃丸」(しなのまる)は、北上するロシアのバルチック艦隊を発見、敵が対馬東水道を目指していることを打電し、戦勝のきっかけをつくった。年配者だったら誰しも思い浮かべる感動シーンである。

ところが、この「信濃丸」の第一報が、韓国南部の鎮海湾で待機していた旗艦「三笠」に直接届かなかったという史実は、案外知られていないようだ。「信濃丸」の無線電信機のパワー不足が、その原因だった。だからと言って、同船の発信した警報の価値が下がるというわけでは決していないが。

有名な「敵艦見ゆ」の無電は、僚艦がこれを傍受し転送したものらしい。軍令部の『明治三十七八年海戦史』には、巡洋艦「笠置」を旗艦とする第三戦隊がこの警報をキャッチし、根拠地に転送したという報告がある。

また、『同海戦史』の別の箇所では、対馬にいた巡洋艦「敵島」が「信濃丸」の無電を「三笠」に送信したとしている。こちらのほうは距離からみて、僚艦からの転送電を「敵島」がさらに中継したものと思われる。

三菱長崎で建造される予定だった

「信濃丸」は、日本郵船のシアトル航路定期船である。だが、多くの史書は同船を欧州航路の定期船としている。じつは筆者の著書にも、欧州航路船としたものがある。

同船はもともと、欧州航路の新造船十二隻の一隻として計画されたのである。十隻は英国に、二隻は三菱長崎造船所に発注され、長崎分の第一船は「常陸丸」、第二船は「信濃丸」になるはずだった。ところが実際には、「信濃丸」は英国で誕生している。

「常陸丸」の建造遅延が計画を狂わせたのである。ロイズ船級協会の長崎駐在検査員から、リベット工事について度が過ぎる干渉を受け、同船の竣工は大幅に遅れた。そして第二船の納期遅延も必至になったため、郵船は「信濃丸」を英国に発注替えたのだ。

こうした経緯で「信濃丸」は完成したが、欧州航路に就航したのはわずか一航海。竣工翌年の一九〇一（明治三十四）年からは、ずっとシアトル航路に張り付いている。

この航路は、国の特定航路助成金の交付を受けており、その条件に六千総トン以上、最高速力十五ノット以上という項目があったことから、「信濃丸」が転用されたのである。それにまた、同じ海域を走るカナディアン・パ

シフィックの優秀船に対抗するためにも、郵船は新造船を投入する必要があった。

荷風が体験した「信濃丸」の航海

シアトル航路は洋上航海が長かった。横浜を出帆して次港のビクトリアまで約二週間。海また海の毎日である。おまけに北太平洋は揺れるし、現代のクルーズ船とちがって客室の居住性は悪く、エンターテイメントも少なかったのだ、つらい航海だった。

——何処（いずこ）にしても陸を見る事の出ない航海は、殆ど堪へ難い程無聊（ぶりょう）に苦しめられるものであるが、横浜から亜米利加の新聞地シアトルの港へ通ふ航海、これもその一つであらう。——

永井荷風の『あめりか物語』の第一篇「船房夜話」の冒頭部分である。

荷風は日露戦争の前年、「信濃丸」で米国へ渡っている。「船房夜話」は、このときの航海をもとに書かれたものだ。荷風の米国行きをすすめたのは父の永井久一郎。当時、久一郎は郵船の横浜支店長をつとめていた。

神戸―基隆航路に転じる

明治末年、「信濃丸」は神戸―基隆航路に転じた。ほぼ同時に、大阪商船の「笠戸丸」も同じ航路に就航した。その二年前に第一回ブ

ラジル移民船になった有名船である。

「笠戸丸」の前身は、ロシアの海軍病院船「カザン」。日露戦争の敵同士が、戦後も商業航路のライバルになったわけだ。

そして大正末年、「信濃丸」は近海郵船の創立とともに新会社に移り、昭和の初めまでこの航路に就いていた。シアトル航路で有名な「信濃丸」であるが、じつは台湾航路時代のほうが長かったのだ。

「信濃丸」の船歴はまだ続く。

その後は北洋に転じ、日魯漁業グループの鮭鱈工船に大変身。シーズンオフには貨物船として稼働した。同じころ、「笠戸丸」も北洋の蟹工船になっている。

なんとも縁の深い両船だが、「笠戸丸」が太平洋戦争で沈んだのに対し、「信濃丸」は戦後も働いている。最初は青函航路。終戦で旅客が激増したうえ、空襲で青函連絡船が壊滅したため緊急動員された。

次いで、外地からの復員輸送に従事した。大岡昇平の名作『俘虜記』（ふりよき）の主人公をフィリピンのレイテ島まで迎えにきたのも、この「信濃丸」である。

日魯漁業から解体業者に売却されたのは、サンフランシスコ平和条約が調印された一九五一（昭和二十六）年。波乱にとんだ稼働生涯は実に五十一年に及んだ。山田 迪生