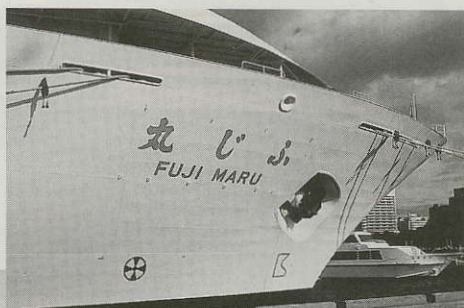


# 須磨丸

《主要目》貨客船、鋼製、三菱合資会社所属、1,592総トン、1,762重量トン、主機三連成汽機1基、出力835図示馬力、最高速力11.0ノット、船客定員一等8名、二等12名、三等194名、1895年三菱長崎造船所建造

## 船名表示を左横書きにした初期の実例

(上)ふじ丸の船名表示  
(下)竣工時の須磨丸(三菱重工長崎造船所提供)



### 船名の左横書きと右横書き

MOPASの「にっぽん丸」と「ふじ丸」(NCC運航)の船名表示が、「飛鳥」や他船と異なっているのにお気づきだろうか。

船首の船名を見ていただきたい。左舷は現代流に左からの左横書きだが、右舷は右からの右横書きになっている(写真)。他社のクルーズ船は、両舷とも左横書きである。

昔はどうだったか。戦前はこれと反対に、両舷とも右横書きが一般的だった。

ところが、「にっぽん丸」「ふじ丸」の先輩筋にあたる大阪商船の船は、左舷が左横書きになっており、船の進行方向にそった表示を採用していた。船首の先端に船名の末尾がくるのは視覚的に落ち着かない、そう考えたようだ。昔は末尾が「丸」の船名が多かったから、よけい収まりが悪かった。

これについて、大阪商船の船をデザインした和辻春樹工学博士は、随筆『船』の中で、「丸が船首の方にあるのはいくら右書きでも感心が出来ない」と述べている。

どうやらこの表示法は、博士のアイデアによるものらしい。MOPASはこれを踏襲しているわけだ。戦前、流線型で売った伊豆大島航路の「橘丸」も和辻流を採用していたが、これも視覚的な理由からと思われる。

では、それ以前はどうだったか。これは他社と同様、両舷とも右横書きである。

ただし、例外もある。最も古いと思われるのは、創業時からの社船「朝日丸」。明治末年発行の『日本近世造船史』の写真をみると、左舷の表示は船の進行方向にそった左横書きのようだ。撮影時期は不明である。

撮影時期がわかるのではないだろうか。そこで見つけたのが、ここに掲げた「須磨丸」の写真である。ただし船首ではなく、船橋楼に左横書きで「すま丸」とある。この写真、修整が入っているが、船名表示は大丈夫。

### 国産航洋鋼船のさきがけ

「須磨丸」は三菱合資会社の社船として、傘下の長崎造船所で誕生した。日清戦争の直後、下関条約が調印されたころだ。

「常陸丸」以前に建造された最大の国産汽船である。大きさが一千総トンを超えた国産汽船は、木造の「小菅丸」が第一船だが、鋼船では「須磨丸」が最初である。

日本の造船史上画期的な船だった。一千トン級以上の国産鋼船として初めて全通二重底を採用。英ロイド船級も取得していた。外国航路就航を予定していたことから、これを必要としたのだろう。ちなみに、ロイド船級を持つ初期の日本船としては、東京越中島で記

念保存されている「明治丸」がある。

「須磨丸」は石炭輸送を主目的に建造された。三菱の高島・端島の石炭を大陸に輸出するのが狙いだったようだ。だが、三菱の社船として就航することは一度もなかった。

艦装中、軍用船に改装。竣工と同時に陸軍に徴用され、軍務に従事。徴用が解除されると、すぐに大阪商船に売られたからだ。

日清戦争後の軍務とは何か。新たに日本領になった台湾の平定に関する軍務、これしか考えられない。台湾では条約締結後も反乱が起きており、軍政を必要としたのだ。

### 商船の船名表示ルール

この「須磨丸」の写真は、軍用船として竣工したときの撮影と思われる。場所は長崎。左右に見える船はロシア軍艦である。

船橋楼に大書した平仮名の船名は、識別用であろう。幼稚園児の名札のようなもので、軍用船でよく見る方式である。

こうした表示法はルールにはない。商船の場合、日清戦争後の「船舶法施行細則」により、船首両舷と船尾に国字とローマ字で船名を表示するよう定められている。が、実際にはこの公式の船名表示は、欧米船に倣い、それ以前からすでに行われていた。

明治の「細則」は現在も生きている。ただ

しルールでは、左横書きか右横書きかを定めていない。明治以来、両方の表示法が行われてきたのは、このためである。

### 『源氏物語』にちなんだ船名

「須磨丸」の船名には最初、「丸」が付いていなかった。竣工時の『船名録』には「須磨」と登録されている。前々回の本稿で紹介した「夕顔丸」と同じケースである。

進水時に「須磨丸」になった。商船名にはすべて「丸」を付けるよう長崎県庁から訓令があったこと、これが変更の理由である。

「須磨」「夕顔」という優雅な船名は、三菱の創業時に活躍した土佐藩船の命名法を継承したものだ。「紅葉賀」「蜻蛉」「横笛」といった汽船も、土佐藩にはあった。

この船名を見て、何か思い浮かぶのではないか。そう、『源氏物語』である。なぜ『源氏物語』なのか、筆者にはわからないが。

大阪商船に移った「須磨丸」は、軍事業務で馴染んだ台湾航路（日本・基隆）に就航した。台湾平定後のことである。

朝鮮半島への定期航路にも投入され、日露戦争では再び陸軍に徴用された。大正期には大陸への航路に就いていたが、大正末年に中国南部で座礁し失われた。

山田 迪生