

氷川丸の設計と建造 —造船技術史上の一考察 (4)—

正 員 嶋 田 武 夫*

第三章：世界の客船の歴史と氷川丸

日本は周囲を海に囲まれた島国である。北は北方領土から南は沖縄県の島嶼に至る長い海岸線を持っているにも関わらず、こと海運に関しては同じ島国の英国は勿論のこと、基本的には大陸国家である筈の欧州列強の後塵を拝してきたのは何故だろうか。それは、海運の発展にとって極めて重要な二つの時期に、外航船舶の建造と運航を禁止されていたことと無関係ではないのではなかろうかと思う。

一つ目は、幕府による鎖国と寛永12年(1635年)の大船建造禁止令である。この時日本は自ら造船海運発展の道を閉ざしたが、この時期に欧米列強は、大航海時代を経て盛んに海外植民地経営の拡大を図り、1620年にはメイフラワーでピルグリム・ブラザースがプリムスに上陸、1768年にはキャプテン・クックが世界一周に出航、2年かけて成功するなど着実に発展を遂げていた。日本も技術的に負け続けていたわけではない。16世紀の倭寇の活躍や、その後の豊田秀吉による朱印船貿易で磨いた腕前は確かなもので、寛文10年(1670年)には、長崎奉行末次平蔵がオランダ式船を建造して品川に入港、翌11年、12年には河村瑞賢が日本東廻り、西廻り航路を相次いで開くなど、事、国内航路に関しては営々と実績を積み上げていた。徳川幕府の船舶技術官僚が極めて優秀であった証拠の逸話だが、司馬遼太郎氏の高田屋嘉平物語『菜の花の沖』に紹介されている。先ず第一に500石積以上の大船を禁止した事、その上で第二には倭寇以来の3本マストとキール及び水密デッキを持っていた西洋式、或いは和、洋、中華折衷の耐航性の高い外航船の建造と所有を禁止したのである。即ち従来の和船のみ許された結果、(1)一本帆柱に限る(2)キールを禁止、平底に限る(3)水密デッキ禁止という、僅かに3か条の技術基準で日本船の(1)馬力制限(2)風上航性能の制限(3)耐波性の制限を実現してしまったのである。これにもめげずに高田屋嘉平は、腕と優れた航海術で商才を発揮して、後には国後、択捉の漁場を開き、ロシアと対等に渡り合うのである。嘉平を育てた檜垣廻船、

樽廻船や、「沖の白帆」で有名な紀伊国屋文左衛門の紀州みかん船の活躍はこの頃の話である。日本が内航の世界に留まっている間に、享和2年(1802年)には、英国人シムントンは外輪車汽船シャロット・ダングスを実用化汽船第一号として完成した。嘉永6年(1853年)「黒船」の浦賀来航に続く2年後の1855年、英国人ベッセマーが転炉製鋼法を発明すると、安価で良質の鋼材の供給によって船型は大型化して航洋型鋼鉄船が次々に建造されて、1860年には、外輪車とスクリュープロペラを併せて装備した18,915総トンの巨船グレート・イースタンを建造するまでに至っている。同年、勝海舟が日米通商航海条約調印のために太平洋を渡った咸臨丸は、僅か638総トンであった。この自ら招いた二百数十年の立ち遅れを取り戻すための苦闘が、明治維新後に開始されることとなる。

二つ目は、太平洋戦争後の占領軍総司令部の命令による外航禁止令である。一つ目は日本自らの都合であったが、今度は、外国からの強要であった。終戦当時の日本の海運・造船は壊滅状態にあった。戦時中日本が運航していた総船腹量は、約995万総トンと推定されているが、終戦時に残ったのは僅かその15%、150万総トンに過ぎず、氷川丸を除き満足に外航に使用可能な船腹は殆どなかった。その日の食べるものにも事欠く混乱の中で、総司令部は外航船の性能を5,000総トン以下、速力15ノット以下の制限を課した。この間、思い掛けない戦勝国同士の冷戦がはじまり制限は緩和されて、やがて終戦5年後の昭和25年(1950年)には撤廃された。翌、昭和26年、日米平和条約の締結に伴い昭和27年には商船運航管理権がやっと日本に返還されて、晴れて日の丸を再び掲げて外航海運は復活を果たしたが、この7年間のブランクは大きかった。この間に連合国側は急速に客船の新造を進めた。昭和28年(1952)には、米国は世界客船史上最高速のユナイテッド・ステーツ(53,329総トン、35ノット)を大西洋に就航させ、オランダはロッテルダム(38,500総トン、1959年竣工)、英国はオリアナ(41,915総トン、1960竣工)フランスはフランス(66,348総トン、1961年竣工)を相次いで就航させて、日本は客船に大きく出遅れてしまったのである。客船や原子力潜水艦を造る事はできなかったが、

* 日本郵船(株) 顧問

この後日本は商船建造部門で世界一の座を射止める歩みを続けることになる。

これらの自律、他律の外航船建造、保有禁止の間に挟まれた大正後期から昭和初期は、日本の造船海運が一挙に大輪の花を開かせた時代であった。その時代に氷川丸は建造された。ここでは19世紀末から今日に至る客船の歴史を振り返りながら、世界の客船史における氷川丸の位置を検証してみたい。

(1) 大西洋横断ブルーリボンの歴史 (19世紀末～1930年代)

—より速く、より大きく、より快適に—

この年代は、大西洋横断ブルーリボン争奪に明け暮れた時代といえることができる。蒸気機関と製鉄産業の発展によって、大型高速客船の出現によって、人々はそれまでのクリッパー型快速帆船の7ノット以下の平均速力から開放されて、大西洋横断に要する時間は一挙に三分に一から四分の一に短縮された。より速く、より大きく、より快適な客船に旅客は殺到して、各船会社は競って高速化、大型化を推進した。最初に20ノットの壁を越えたのはシティ・オブ・パリ号である。ではこの船から始めよう。

1 シティ・オブ・パリ

英国：インマン社所有。1889年竣工。10,299総トン。長さ約160 m，幅19.26 m，L/B = 8.3。1等；540人，2等；200人，ステアリッジ（3等）；1,000人，合計1,740人。石炭焚き円缶ボイラー圧力150ポンド。3連成蒸気機関，18,500馬力。2機2軸，20ノット。

船体の大きさは氷川丸と殆ど変わらないので、この船体に1等だけでも氷川丸の約2倍の540人，全部で1,740人はさぞ窮屈であった事であろう。早くもハウデン式強圧通風装置を初めて採用しているのはこのためだろうか。姉妹船シティ・オブ・ニューヨーク号と共に帆船，機帆船の時代に決別した最初の20ノットを越えた船として記憶されるべき客船である。帆船名残の3本マストとバウスプリット，ドルフィン・ストライカーは，高い3本の煙突と共に古典的で美しい。機関の信頼性が今ひとつの時代に，帆によって帰港能力確保を図ったものであろうか。とても単なる装飾や郷愁による趣味とは思えない本格的な帆走設備である。

2 カイザー・ウィルヘルム・デル・グロッセ (写真1)

独逸：NDL社（Nord Deutscher Lloyd）所有。1889年竣工。14,349総トン。長さ191.22 m，幅20.11 m，L/B = 9.56。1等；558人，2等；338人，ステアレッジ1,074人，合計1,970人。石炭焚き円缶ボイラー圧力178

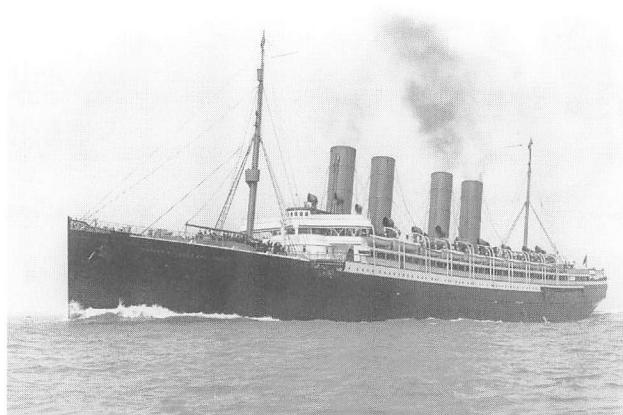


写真1 カイザー・ウィルヘルム・デル・グロッセ

ポンド。3連成蒸気機関，28,000馬力，2機2軸，22ノット。

シティ・オブ・パリ型に比べて細長く本船のような高級客船は英国でなければ建造不可能とされていた当時の常識に冷水をかけた。独逸の若手技師ツインマーマンが11年に及ぶ英国で研究の結果，ゲルマン魂を実証し，ブルーリボンを攫った客船として米英，欧州の船客から“Flyer”の愛称で親しまれた。中央を空けて2+2計4本の巨大な煙突とライフボート支柱の繊細なカーブのバランスが美しく，これに続くNDL社のクロンプリンツ・ウィルヘルム，（1901年竣工，14,908総トン，4連成35,000馬力，22.5ノット），カイゼル・ウィルヘルム・II（1903年竣工，19,361総トン，4連成42,000馬力，23ノット）のシリーズは，よく似た4本煙突姿ではあるが速力は増加して，この時期のブルーリボンを独逸が独占し続けたのである。このカイゼル・ウィルヘルム・II号がレシプロ蒸気機関搭載のブルーリボン最後の船となったが，面白いことに本船にも帆船名残のマストが3本立っていて，折しもマルコニーの無線電信の発明で，一本は無線用に転用したという。

3 モーレタニア (写真2)

英国：キューナード社所有。1907年竣工。31,938総トン。長さ232.31 m，幅26.82 m，L/B = 8.7。1等；560人，2等；475人，3等；1,300人，合計2,335人。石炭焚き円缶195ポンド。タービン7万馬力，4機4軸25ノット。

20世紀初頭に独逸に独占されていたブルーリボンを英国に取り戻したのは本船と姉妹船のルシタニアである。レシプロ機関が全盛期を迎えていた当時，英国のパールソンズ卿が発明して，テムス河を走り回っていたタービニア（1884年）を見てから僅か10年で，外航客船の実績皆無の誰も採用しようとしなかったタービンを，社運を賭けたこの巨船に採用したキューナード社の技術陣には畏れ入った。英国伝統のオークやマホガニーを多用したモーレタニ

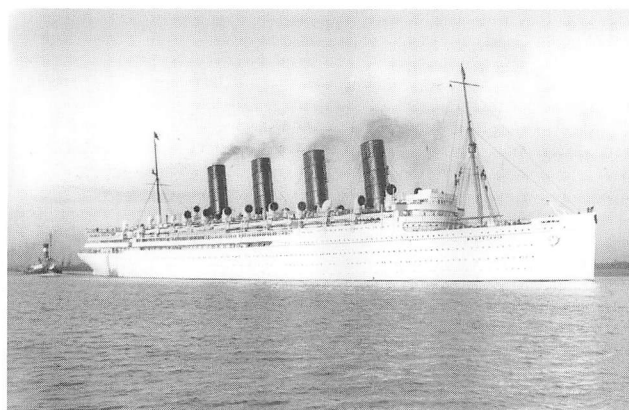


写真2 モーレタニア

アに対して、白エナメルに金モールのモダンなルシタニアのほうが人気が高かったと言う。いずれにしてもドイツの高速客船隊に対しての勝利は、英国人の自尊心を大いに満足させてくれて、さぞ溜飲が下がった事であろう。“並びなき者”の愛称で知られたこの姉妹は、燃料消費の巨大さでも話題を攫った。一日900トンの石炭を消費する25基の巨大なボイラーの焚き口には、324人のボイラーマンが昼夜交代で石炭投入と燃え滓掻き出しを行っていたのである。1等サロンでシャンパンとキャビアが供されている時に、ボイラー室は火焰地獄にさらされている、石炭焚き船の宿命であった。ボイラー室入口には、「地獄入口」の看板が掛けられていたという。高い煙突は速力を誇る象徴とされたが、高くしなければ煤がプロムナードデッキに雨のように降りかかり、危険極まりなかったのである。「並びなき者」達は、1929年に独逸のブレーメン号に奪回されるまで、ブルーリボンを独占し続けた。

4 タイタニック (写真3)

英国：ホワイトスター社所有。1912年竣工。46,329総トン。長さ259.83 m，幅28.19 m，L/B = 9.22。1等；905人，2等；564人，3等；1,134人，合計2,603人。ボイラー圧力215ポンド。3連成レシプロ2基とタービン1基合計46,000馬力の珍しい組み合わせで3基3軸，21ノット。

本船はブルーリボンを競う船ではないが、処女航海で氷山に衝突して沈没し、乗客と乗組員合計2,206名の内1,503名を失った悲劇の客船である。僚船オリンピック、ブリタニックと共に速力では敵わないが、豪華さと快適さでは誰にも負けない、客船の原点に立ち返った設計として注目すべき船である。悲劇の衝撃の大きさから、その後の安全対策には繰り返し研究の対象とされて、「海上人命安全の為の国際条約」制定の契機となった。モーレタニア型と同じように4本の高い煙突を持っているが、全体のバランスは、細身で優しい感じがする美しい客船である。

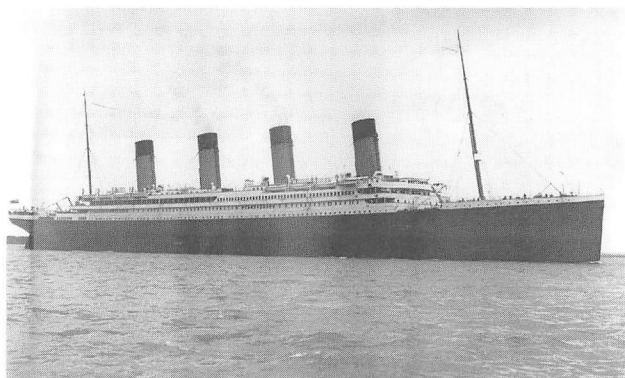


写真3 タイタニック

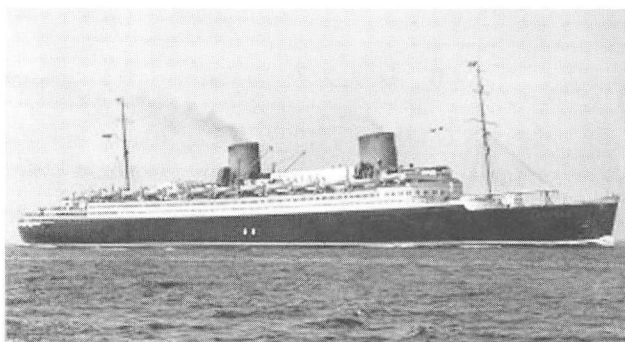


写真4 ブレーメン

5 ブレーメン (写真4)

独逸：NDL社（前述）所有。1929年竣工。51,656総トン。長さ293.91 m，幅31.05 m。L/B = 9.5。1等；800人，2等；500人，ツーリスト；300人，3等；600人，合計2,200人。重油焚き水管ボイラー，圧力340ポンド。タービン4基合計13万馬力，4軸27ノット。

独逸は第一次世界大戦に敗れ、ブルーリボンからも遠くになっていたが、重油焚き水管ボイラーという新兵器を開発して、一挙に劣勢を挽回するために13万馬力の超高速船を大西洋横断航路に投入して、見事にスピードクイーンのモーレタニアからブルーリボンを奪回した。同型船オイローパと2隻で同社のコロパス型3隻をリプレースした。燃料は石炭から重油へ、ボイラーは円缶から水管へ、圧力も1980年代の150ポンドから340ポンドの高圧化に成功して大馬力を可能にした技術革新の成果である。他方この年には、日本では浅間丸型がディーゼル機関を搭載して20ノットで太平洋横断航路にデビューしている。5万トン超の大型超高速のタービン機関を搭載した大西洋横断航路と、熱効率の高い経済的なディーゼル機関を搭載した太平洋航路の二極分化が、この年あたりに始まったといつてよからう。結果は1960年代の大型航空機の出現で、ディーゼル客船だけが生き残ることになるのである。

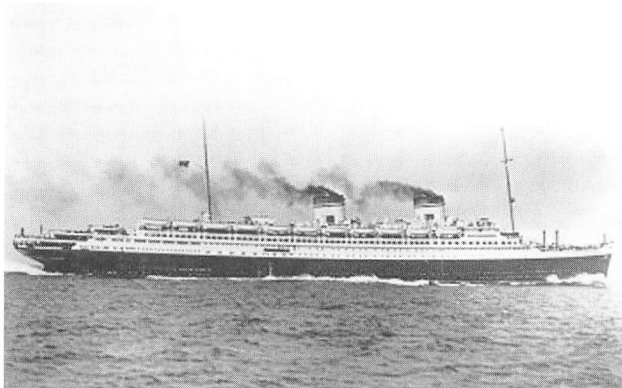


写真5 レックス

6 レックス (写真5)

イタリア：N.G.I社所有。1932年竣工。51,062総トン。長さ254.16 m，幅29.56 m，L/B = 8.6。総乗客数2,098人。重油焚き水管ボイラー，圧力385ポンド，タービン4基4軸10万馬力，28ノット。

イタリアもブルーリボン競争に参戦する。レックスが1933年に28.92ノットを出してブレイメンを破ったのである。この姉妹船にコンテ・デ・サボイアがあるが，この船は世界で初めてスタビライザーを装備した船として有名である。2本の流線型の煙突は，赤い帽子を被ったイタリア人を思わせる粋なスタイルで，全てのイタリア人の誇りであった。

7 ノルマンディー (写真6)

フランス：C.G.T社所有。1935年竣工。79,280総トン。長さ299.12 m，幅35.93 m，L/B = 8.3。1等；848人，2等；670人，3等；454人，合計1,972人。重油焚き水管ボイラー圧力400ポンド。タービン発電の4基4軸16万馬力，29ノット。

いよいよブルーリボン争奪戦の真打登場である。この巨船は，世界で最初の大西洋横断“1,000フッター”の栄誉を担った。長さ1,030フィートである。独逸，英国，イタリアの強豪に，フランスがその栄光を賭けて建造した巨船の設計者は，フランス在住のロシア人造船技師ウラジミール・ユーコビッチであった。彼は，従来の直立ステムをクリッパーバウのように湾曲した優美な曲線に変えて，船尾も独特なセミカウンター型とした。船体中央部のパラレルボディは殆どなく，船首楼甲板には独特の“鯨の背”と呼ばれたカバーとV字状の浪返しがかけてられて，キャブスタンや甲板補機類を波浪衝撃から護る工夫がなされた。上部構造と巨大な3本の煙突のプロポーションは見事にバランスがとれて，実は船尾の1本はダミーなのであるがこれがないとデザインにならないくらい美しい仕上がりであ

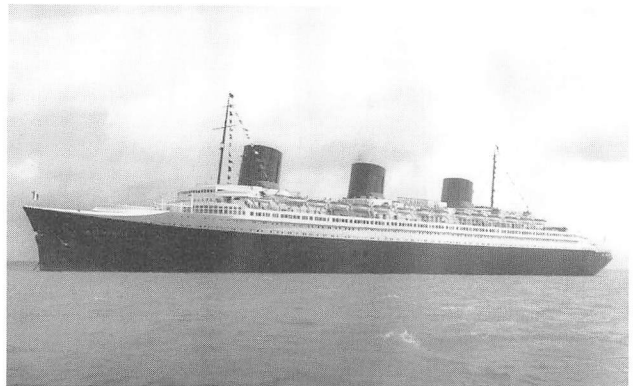


写真6 ノルマンディー

る。

最近の大型客船が例外なく採用している電気モーターによる推進方式は，リダンダンシーも充分であって，試運転は32ノットを超える高速をマークした。

西航では，ビショップ灯台からアンブローズ灯標までを4日3時間2分で走破して平均速力29.98ノットをマークして，レックスの記録を破った。東航でも更に速い30.31ノットでブレイメン号の持つ記録を破った。究極の貴婦人の称号にふさわしい客船である。

8 キーン・メリー (写真7)

英国：キューナード社所有。1936年竣工。80,733総トン。長さ297.23 m，幅36.14 m，L/B = 8.23。1等；740人，2等；760人，3等；579人，合計2,079人。重油焚き水管ボイラー，圧力600ポンド，タービン4基4軸16万馬力。

キューナードは，まだ1900年代の初めの建造されたアキタニア，ルシタニア，モーレタニアの3隻で大西洋横断ウィークリーサービスを組んでいたが，1930年に至り代替を計画した。しかしタイタニックのホワイトスター社との合併問題で資金的に建造を中断せざるを得なくなった。代替船は2隻でウィークリーサービスを行うためには，8万総トン級28ノットが必要だった。しかも英国は，独逸のブレイメンに負けたままでは許されなかった上に，ブルーリボンもフランスに攫われるのはもっと面目を失う事であった。そこで速力はノルマンディー以上に設定した。表面は同じ16万馬力とされているのだが，実力は18万とも21万馬力とも言われていた。真偽は不明である。英仏共に相手の情報入手にしのぎを削ったことであろう。事実1936年夏に就航するや東航，西航共にノルマンディーからブルーリボンを奪回している。速力では英国が勝ったようである。

ブルーリボン競争の事実上の最後を飾る英仏の超高速巨船の優劣論争は今でも続いているらしい。キーン・メリ

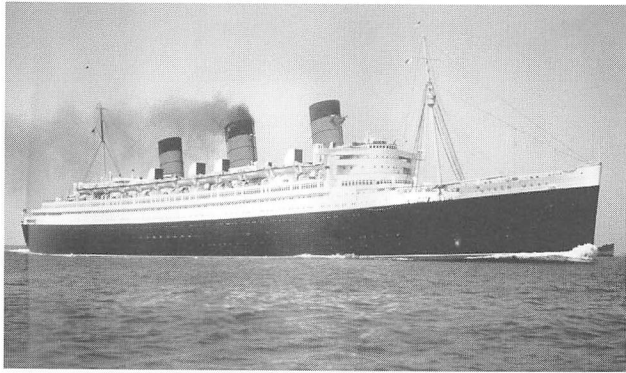
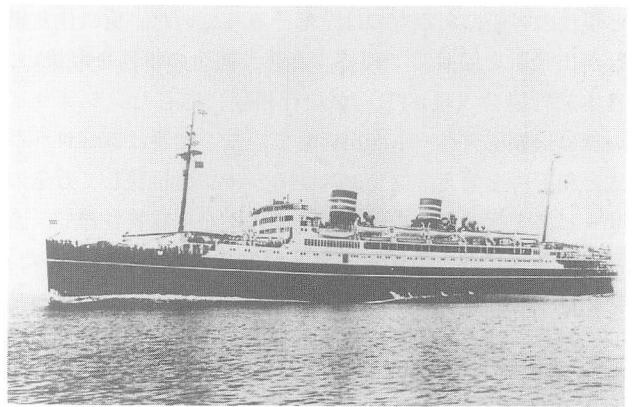


写真7 キーン・メリー

写真8 浅間丸
(写真出典：日本郵船歴史博物館所蔵)

一の就航後、総トン数が、80,733トンであることを知ったフランス側は、1936年に船尾にラウンジを増設して83,423総トンとして、“世界最大”の栄誉を奪還している。本船は1936年、38年と2回もプロペラを換装しているのに対して、キーン・メリーも振動を理由に換装しているが、4基の推進器が高価なだけに、ブルーリボンへのこだわりが両者共に非常に強かったことの証拠と思われるのである。キーン・メリーを建造したクライドバンクのジョン・ブラウン造船所は今はなく、ノルマンディーを建造したサン・ナザールのアトランティック造船所が世界最大の15万総トンのキーン・メリーIIを建造中である。英国人達は固唾を飲んでフランス人達の腕前と出来栄を見守っているに違いない。

(2) 日本の挑戦 (1915年頃から1940年頃) —ディーゼル機関搭載の優秀船—

この年代は、第一次世界大戦後の反動不況期にあたり、欧米列強に対して日本の挑戦が開始されて、それが一定の成果を取めた年代である。あまりにも急激に太平洋戦争に突入していったために、その成果は殆ど生かせない内にこれらの優秀船は悉く海底の藻屑と化して日本海運は壊滅してしまった。振り返れば明治維新直後の日本は、徳川300年の鎖国から開放されて、一斉に欧米の技術のキャッチアップに努めた時代であった。長崎製鉄所 (1857年)、横須賀製鉄所 (1865年) 石川島平野造船所 (1876年)、大阪鉄工所 (1885年)、川崎造船所 (1886年) など次々に造船所が開業して鋼船の建造を開始し、海運でも大阪商船 (1884年)、日本郵船 (1885年) が相次いで創業、大正9年 (1920年) には日本の船腹保有量は世界第3位の299万総トンに達した。特に大正後半から昭和初期 (1915～1940年頃) の日本の造船海運は、量、質共に略欧米のキャッチアップに成功して、それを凌駕したと言ってよい。但し残念ながら、鉄鋼や機関など造船を支える関連工業が未成熟だったために、殆どの材料は輸入に頼らざるを得な

かったのである。それでも総ての点で国産化の想いは強く、例えば浅間丸 (1929年) では、ディーゼル機関は輸入であったが、第2船の龍田丸では国産化に成功している。氷川丸 (1930年) では材料の92%が輸入品であったが、新田丸 (1935年) では殆ど純国産化されている。もし檀原丸が竣工していれば、世界最高水準の純国産豪華客船が誕生していた筈である。1940年頃には日本は世界1流の造船海運国に成長していたのである。太平洋航路の競争相手は、米国のダラー・ラインとカナダ太平洋汽船であった。これらの列強の強豪に日本の挑戦が始まり、数々の優秀船が次々に建造されたが、戦禍による崩壊もまた急速であった。

1 浅間丸 (写真8)・龍田丸・秩父丸 (鎌倉丸)

日本：日本郵船所有。1929年竣工。16,947総トン。長さ170.69 m、幅21.95 m、L/B = 7.8。1等；239人、2等；96人、3等；504人、合計839人。ディーゼル機関4基4軸16,000馬力。速力20ノット。

東洋汽船から引き継いだ天洋丸、地洋丸、春洋丸 (1908年、三菱長崎建造のわが国最初のタービン推進客船) が老朽化して代替時期にあり、他方ダラー・ラインのプレジデント型、カナダ太平洋社のエンプレス型に対抗するために計画された。長さ・幅比は8を切るところまで合理化されている。デッキは10層で構成されて、やや後傾した2本の煙突の船首側は発電補機関用のアップテイクである。直立したステムと柔らかな曲線を描くクルーザースターンに白一色の上部構造と2本の煙突のバランスは見事である。船内の1等公室のインテリアは英国のワーリン・ギロー社に委託して早期ジョージアン様式でまとめられ、竣工前から内外で評判になったと言う。特別室は、川島甚兵衛が古代日本様式を提案して採用され、大阪高島屋が纏めた。ラウンジ、読書室、ギャラリー、喫煙室の他、理髪室、美容室、郵便局、写真用暗室などが完備されて、劇場、屋内プール、アスレチックルーム、子供遊戯室、日本座敷な

ど現代の客船にあるものは全部そろっていた。更に住友銀行が出張所を開設して両替、為替、送金の事務を取扱い、日本旅行協会(現JTB)が旅行相談に応じた。ショッピングは松坂屋デパートが出店していた。食事はヨーロッパ式と厨房を備え、フランスからシェフを招聘して万全のサービスを行ったために、多くの人々から賞賛されて、帝国ホテル式に並んで郵船式として知られるようになった。第2船、龍田丸は全く同型同仕様だがインテリアはワーリン・ギロー社の原案を三菱長崎造船所が手を入れて、やや軽快な内装にしあげた。第3船、秩父丸(後、鎌倉丸と改めた)は横浜船渠で建造された。基本的には同型だが、主機関は浅間型がスルツァー型の単動式4基4軸に対して、秩父丸は氷川丸と同じくB&W複動式2機2軸のために煙突は一本となり、インテリアもフランスのマーク・シモン社のアールデコ調でまとめられたので、最良が2派に分かれたと言う。主要目と性能上は同型だが、造船設計上は機関室配置にかなりの差ができるために、浅井虎之助以下の担当技師が苦勞して旅客室配置を揃えた跡が見える。

2軸と4軸の優劣については、船型と線図に違いがあって資料が残っていないので、今となっては解析不能であるが、仮に線図が同じであったと仮定して効率を推定してみると、プロペラ効率は4軸の浅間型が良いが、船体アペンデージ(ブラケットなど副部)抵抗の増加で打ち消されてトータルでは秩父丸の方が馬力で5%程度良くなる筈である。これは速力ベースでは0.2ノットに相当する。しかし両船の試運転結果を見ると、浅間丸が20.713ノット、秩父丸が20.65ノットで逆転しているが何れにしてもその差は誤差範囲であろう。

ここで、客船の快適性を示す指標として、現在でもよく使われている総トン数を乗客数で割った一人当たりの総トン数の値を、これまで採り上げた客船について試算してみた。現代の客船はモノクラスであるから、乗客数はそのまま使えるが、これまでの客船には3等やステアレッジのように貨物倉を仕切って大部屋として、2段ベッドの装備しない定員が入っているのので、これを除外して1, 2等だけの数字を使用した。先ずシティ・オブ・パリは13.9、カイゼル・ウィルヘルム・デル・グロッセが、16.0、モレータニアが28.1、タイタニックが31.3、プレーメンが39.2、ノルマンディーが54.7、クイーン・メリーが53.8に対して浅間丸は何と72.3総トン/一人という数字を得た。燃料、機関の種類、船の大きさなどが近い船同士で比較しないとフェアではないが、時代を追って次第に大型化した大西洋の貴婦人たちを凌駕するこの数字は、ディーゼル客船の快適空間のゆとりを示すものと評価して良いのではなかろうか。

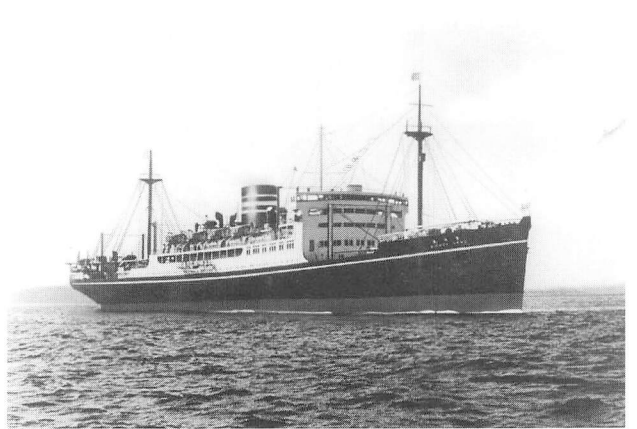


写真9 氷川丸
(写真出典：日本郵船歴史博物館所蔵)

2 氷川丸(写真9)・日枝丸・平安丸

本船に関しては、第2章で詳述したので詳細は省略する。唯、氷川丸程時代が要求する様々な任務を全うした船は、多分世界中を捜してもないのではないと思う。北太平洋航路の客船として、シルク輸送船として、戦時中は兵員輸送船、病院船として、戦後は引揚船、内航の石炭、食料輸送船、として、更に北太平洋航路の客船として復帰、引退後は民間企業のユースホステル、や海事博物館としての使命を果たしている。貨客船としての多目的用途に対する柔軟性と強固な構造が、70年を超えて生き永らえた理由であろう。同型船には、同造船所建造の日枝丸、大阪鉄工所建造の平安丸の3姉妹と、やや小型の南米航路用の平洋丸がある。氷川丸の公室内装はフランスのマーク・シモン社であるが日枝丸は、英国のヒートン・タブ社である。

元来、純客船が経済的に成り立つ航路は、大西洋、太平洋横断航路くらいのものであって、世界の外航定期航路は、殆ど全部と言って良いくらい貨客船の活躍で成り立っていたのである。従って、世界の造船海運の技術者は、貨客船の設計にその腕を競い合っていた。1950年代の中頃に、世界の定期貨物航路のコンテナ化が始ってコンテナ専用船が建造されるようになるが、それまでは、貨客船万能の時代であった。その中でも氷川丸は、第二章で詳述したように抜群の優秀船であったと言えよう。

3 あるぜんちな丸・ぶらじる丸

日本：大阪商船所有。昭和14年(1939)竣工。12,755総トン。長さ155 m, 幅21 m, L/B = 7.38。1等；101人、2等；138人、3等622人、合計861人。主機ディーゼル、2機2軸、16,500馬力。速力20ノット。

大阪商船、工務部長の和辻春樹博士設計、三菱長崎建造、同型船ぶらじる丸。優秀船舶建造助成施設により南米東岸航路強化のために建造された。緩やかな曲線を見せるクリ

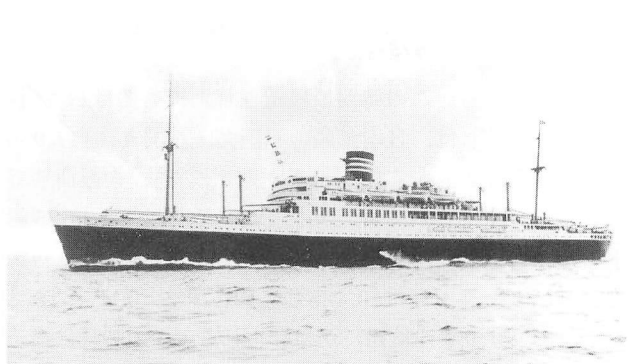


写真10 新田丸
(写真出典：日本郵船歴史博物館所蔵)

ッパーバウにクルーザースターン、上部構造の前壁は流線型に仕上げられて、ブリッジデッキの水平縁材が船尾まで連続して延長されている。上構側面は格子状に、しかも水平に流れる線を意識して、同じく流線型に仕上げられた低い煙突と調和したリズムを感じさせる。和辻設計の一つの頂点であろう。デザインの専門家でもある画家の柳原良平氏は、その著書『「客船史」を散歩する』のなかで、本船のデザインを絶賛して、「一度でいいから和辻博士に外航純客船を設計させて見たかった。」と述懐されているが、同感である。インテリアは、中村順平、村野藤吾、松田軍平など、当時一流の建築家の手になるものであった。

あるぜんちな丸は、同時期に建造された日本郵船の照国丸型や新田丸型と同様に基本的には貨客船であり、南米移民用に適した設計となっていたが、本格的活躍の前に特設空母「海鷹」として徴用されて、昭和20年、別府湾で触雷沈没して一生を終えた。真に短命で惜しいことであった。

4 新田丸(写真10)・八幡丸・春日丸

日本：日本郵船所有。昭和15年(1940)竣工。17,150総トン。長さ168 m、幅22.5 m、L/B = 7.47。1等；127人、2等；86人、3等；70人、合計283人。重油焚き水管ボイラー、圧力。主機タービン2機2軸、25,200馬力。速力22ノット。NYKの頭文字を冠した同型船、八幡丸、春日丸の3姉妹。

本来は欧州航路用に設計、建造されたのだが、戦雲急を告げる中で一度も欧州航路に就航を果たせず、新田丸が北米航路に数航海就航した後、海軍に徴用されて、特設空母「大鷹」となった。八幡丸、春日丸もそれぞれ特設空母「沖鷹」、「雲鷹」に改装された。タービンを主機に採用したのは、この時期に優秀船建造助成施設を使って建造した他の貨客船と同じように、有事の際には予め空母に改装できることが義務付けられると言う海軍の意向があった。船型的には浅間丸と極めてよく似たプロポーションを持って

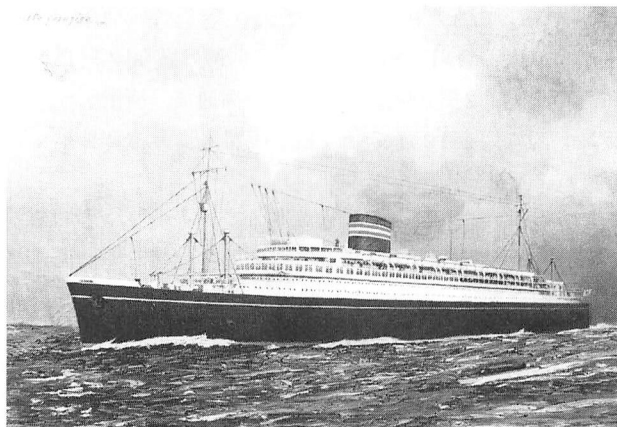


写真11 樫原丸
(写真出典：日本郵船歴史博物館所蔵)

いるが、設計はインテリアに至るまで日本人の手になり、中村順平や村野藤吾の名が見える。清楚広潤なインテリアと共に、全て国内技術で建造されて、特に従来は輸入に頼っていた諸材料は全て国産化された。一番の特色は、ダイニングサロンが、ラウンジや喫煙室と共にプロムナードデッキ上に纏められて、乗客は洋上の眺望を楽しみながら食事ができた。2つの特別室と1等客室は全て浴室付きで、2等も4人部屋は1室だけであとは2～3名に格上げされてグレードは格段に向上した。尚、インド洋など熱帯海域を航行するので、日本の客船としては冷房装置を備えた最初の客船となった。

海軍徴用後しばらくは兵員輸送に従事していたが、昭和17年に空母「沖鷹」に改装されて、昭和18年12月4日米国潜水艦の魚雷攻撃を受けて沈没した。僅か3年の命であった。第2船八幡丸は、シアトル航路、サンフランシスコ航路に暫く就航していたが、同様に空母「雲鷹」となり、昭和19年9月17日、同じく米潜の魚雷で沈んだ。第3船春日丸は、完成を待つことなく3割程度で装が進んだ段階で海軍省買い上げとなり、客船としての航海はできなかった。空母「大鷹」は、昭和19年8月18日これまた米潜の魚雷で沈められた。この近代的な美人3姉妹は、そろって約3年の短い生涯であった。

5 樫原丸(完成予想 写真11)・出雲丸

日本郵船は、サンフランシスコ航路用の世界の頂点を狙った客船を計画し、昭和14年に相次いで起工したのが樫原丸と出雲丸である。竣工予定は昭和17年で、もし順調に完成していれば、間違いなく太平洋の女王の名を欲しいままにできる筈であったが、昭和16年12月8日の日米開戦によって、工事途中で海軍省に買い上げられて、空母「隼鷹」、「飛鷹」として就航、制式空母として参戦した。客船としての完成要目は、27,700総トン、長さ218 m、

幅26.7 m, L/B = 8.16, 1等; 220人, 2等; 120人, 3等; 550人, 合計890人である。主機は蒸気タービンの45,000馬力, 2機2軸, 24ノットの高速で, 横浜・サンフランシスコ間を12日で走破し, 浅間丸よりも2日早く到着する筈であった。

乗客定員は, 浅間丸と殆ど変わらないが, 総トン数は6割以上大きく, 機関出力は略3倍で今は唯, 当時の一流建築家達, 中村順平, 村野藤吾, 久米権九郎, 前川國男, 吉武東里, 岡本薫などのインテリアのパーズに残る筆使いから, この誕生する事のなかった豪華客船の素晴らしさを溜息と共に偲ぶのみである。空母「飛鷹」は, 昭和19年6月20日マリアナ沖海戦で米空母機の爆撃と潜水艦の魚雷攻撃で

沈み, 「隼鷹」は, 昭和19年12月9日長崎沖で米潜に雷撃されて大破, 佐世保に曳航されたが, 戦後解体された。

このほかにも, この時期に建造された優秀船は数多い。船名のみ挙げれば, 日本郵船の照国丸, 靖国丸, (11,930総トン, 乗客248人, 16ノット, 欧州航路), 大阪商船では, ぶえのすあいれす丸, りおでじゃねろ丸, (9,625総トン, 乗客1,136人, 16.6ノット, 南米東岸航路), 報国丸, 愛国丸, 護国丸 (10,438総トン, 乗客400人, 18ノット, アフリカ東岸航路) が挙げられる。この時代に建造された優秀船は, 日本の挑戦の成果であった。

(日本郵船戦時戦史)