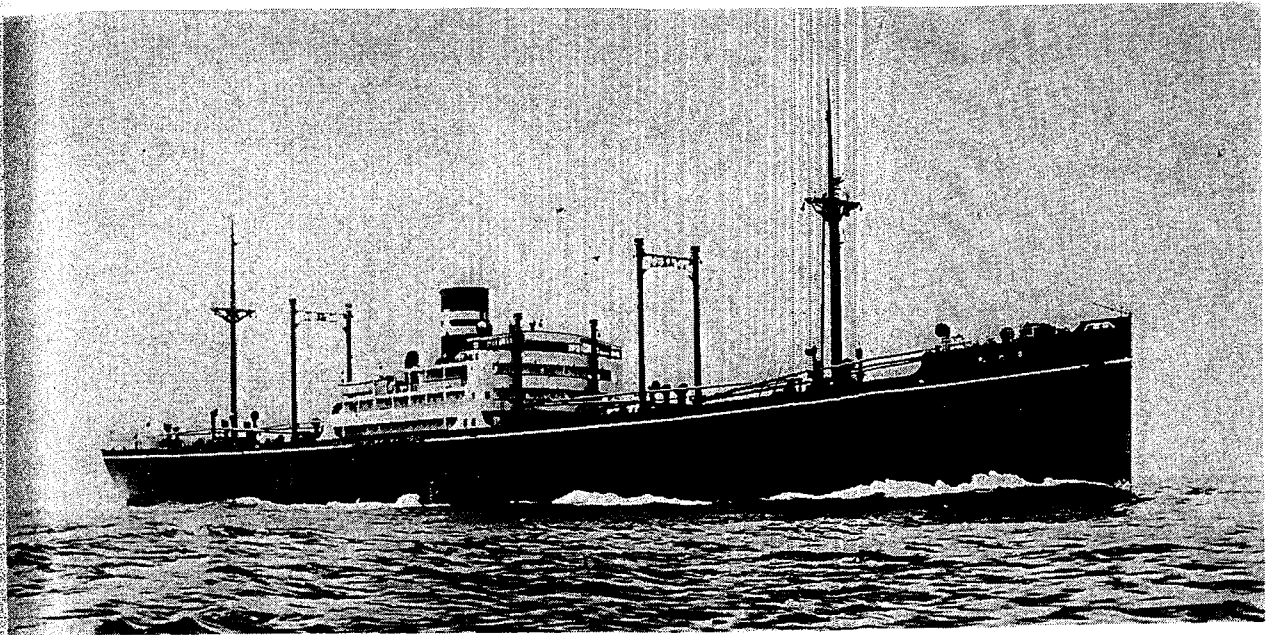


貨物船 畿 内 丸 大阪商船株式会社



三菱長崎造船所建造(建造番号471) 船舶番号 35936 船舶信号 JJBC 起工 昭4-10-1 進水 5-4-1
 竣工 5-6-15 垂線間長 135.636m 型幅 18.44m 型深 12.42m 満載喫水 8.59m 排水噸 10,141.72Lt
 総噸数 8,365.28T 純噸数 5,046.44T 載貨重量 10,304t 主機械 三菱 Sulzer 型2衝程6筒ディーゼル機関×2
 出力(連続最大) 8,262PS (常用) 7,200PS 速力(試運転最大) 18.438kn (満載航海) 14.42kn
 船級・区域資格 通信省第1級船 遠洋区域 LR 100A-1 with free board 乗組員 68名 旅客 1等 6名
 姉妹船 東海丸, 山陽丸, 北陸丸, 南海丸, 北海丸(以上大阪商船) 関東丸, 関西丸(岸本汽船) 船籍港 大阪

昭和初期、大阪商船が建造した高速貨物船6隻、岸本汽船建造の2隻、計8隻の姉妹船の第1船として完成した。当時外国の高速貨物船に対抗し得るニューヨーク航路定期船の建造が各社によって進められ、外国船は逐次太平洋航路から撤退していった。

本船は通信省およびロイド協会特別検査監督のもとに建造されたもので、大馬力の機関を使用し、当時世界でも稀な高速で、船体構造にも特別の考慮が払われ、流線型舵およびシャフトブラケットを採用するなど、あらゆる点でわが国の貨物船に一新紀元を画した。やや前方に傾いた直立型船首及びクルーザースターンを有する全通船楼船で、全通三層甲板を有し上甲板上中央甲板室の前に3コの船艙と6本のデリックポストに20台の揚荷機、21本のブームを備えていた。

昭和5年6月29日、香港出港、7月16日横浜を出港し処女航海の途につく。7月27日、11日間6時間30分でサンフランシスコに到着、つづいて8月11日、15日間17時間30分でニューヨークに到着、これまで西海岸で鉄道に積みかえていた生糸をニューヨークに直送する便として大成功を収めた。

本船は高速以外に特殊貨物スペースとして冷蔵貨物庫(赤道直下で-12℃以下)、シルクルーム(6カ所)、貨物油タンク(4個)、危険品室を配し、また強力なデリッ

ク装置を多数配置して、貨物船としての性能を高度に発揮した。引きつづきパナマ経由ニューヨーク便として活躍し、昭和7年、同航路を南米コロンビアに延長したときの第1船として就航、昭和13年6月ニューヨーク経由ヨーロッパ線に就航した。

昭和16年9月3日海軍軍用船となり佐世保鎮守府に所属し、昭和17年7月30日、第8艦隊がラバウルに進出した際、第18戦隊とともにラバウルに進出、ブナ輸送、ラエ攻略作戦の支援に当たった。昭和18年2月24日、ガダルカナル島飛行場建設のため第28設営隊を乗せ佐伯を出港、3月30日戦況不利のためラバウルにて揚陸、5月3日帰途につく、昭和18年5月10日グアム島沖にて雷撃により沈没、北緯14度33分、東経149度23分であった。

他の姉妹船7隻はいずれも陸海軍の軍用船となり、東海丸は昭和18年8月27日グアム島沖で、山陽丸は海軍特設水上機母艦から運送船となり昭和19年5月26日セレベス島メナド沖で、北陸丸は昭和19年3月18日南支那海で、南海丸は昭和19年9月12日南支那海で沈没した。北海丸はスラバヤにて終戦を迎え昭和20年10月2日インドネシア独立軍により接收、関東丸はシンガポールにて終戦を迎え、昭和21年12月英軍により接收、関西丸は、昭和18年9月18日アドミラルティ諸島北方で沈没した。