

IV-25

*ニューヨーク航路用の高速ディーゼル貨物船「畿内丸」
昭和初期に登場した大阪商船の高速貨物船シリーズの第1船。最
高速力18ノットは当時の貨物船としては驚異的でした。

◇高速大型フェリー「興安丸」

日本と朝鮮半島を結ぶ関釜連絡船は、満州建国以後、
鉄道との連絡によって、満州、中国北部への大動脈に成
長しました。さらに、半島からの出稼ぎ労働者たちの乗
船も、次第に増えてきました。

こうして、画期的な大きさとスピードの航洋フェリー
が必要になり、昭和11年(1936)秋から翌年春にかけて、
前述の「金剛丸」と「興安丸」が三菱長崎造船所で誕生
しました<図IV-24>。2船のうちで「興安丸」は、第
2次大戦後、引揚船として活躍したことでたいへん有名
です。「興安丸」のスピードは最高23ノット。この時点
で、日本の海運史上最高速の船でした。航海時間は7時
間半に短縮され、2隻で夜航便をこなしました。

三等の旅客定員が多いのも、この2隻の特徴でした。
こうした詰め込み客船の旅客にとって、夏はたまらなく
不快なもの。しかも、三等客室の位置はボイラー室に近
く、熱気が伝わってきます。そこで2船には、日本船と
しては初めて全客室に冷房装置がほどこされました。

関釜航路には第2次大戦中、さらに大型の「天山丸」
(7,907総トン、1942年竣工)と同型船「崑崙丸」が就航
しています。が、戦局の悪化とともに、戦没する連絡船
が増え、結局、終戦の年の6月に、明治以来のこの幹線
ルートは閉鎖に追い込まれました。

□興安丸の主要目

船種：鉄道連絡船、船主：鉄道省、総トン数：7,080
トン、長さ：126.5メートル、幅：17.5メートル、主
機：蒸気タービン2基、出力：15,600馬力、最高速力：
23.1ノット、旅客定員：一等46・二等316・三等1,384
名、建造所：三菱長崎造船所、竣工年：昭和12年(1937)。

5 各種の国産優秀船の新造

こうした外航客船のほかに、貨物船や内航船などの分
野でも、この時代にはさまざまなタイプの国産の優秀船
が建造されました。そしてそれらの多くは、現代の商船

の原型となっています。

◇高速定期貨物船「畿内丸」の登場

貨物船には、航路やスケジュールが決まっている定期船（ライナー）と、貨物のあるところに船が出向く不定期船（トランパー）があり、スピード面をくらべると、定期船のほうが速いのがふつうです。こうした傾向が生じたのは昭和に入ってからで、大阪商船の極東～ニューヨーク航路で始まりました。

その当時、極東からアメリカへ渡る貨物は、太平洋を横断したあと、いったんアメリカ西岸で鉄道に積みかえてアメリカ東部へ送られていました。大阪商船の構想は、これを船積みのままパナマ運河経由で東部へ直送しようというものでした。そして、この構想に見合った貨物船として、8,400総トン、最高速力18.5ノットの高速ディーゼル船「^{きないまる}畿内丸」級が新造されたのです <図IV-25>。

第1船「畿内丸」は、昭和5年（1930）7月16日に横浜を出港。11日6時間半、平均速力約17ノットの新記録で太平洋を横断し同月27日にロサンゼルスに入港しました。ニューヨーク到着は8月11日で、横浜からの所要日数は25日7時間半。これは、外国貨物船の平均日数35日を大幅に短縮する数字でした。

有力な輸出品である生糸も直送されるようになりました。そのため「畿内丸」級の船倉には、専用のシルクルーム6室が設けられていました。ニューヨーク航路の貨物船が「シルクボート」と呼ばれたのはこのためです。そして「畿内丸」級の成功をきっかけに、各社もこの航路に「シルクボート」を投入するようになりました。

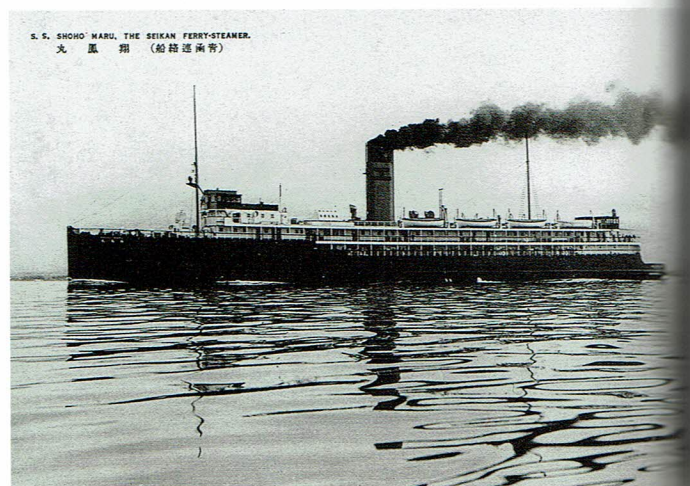
□畿内丸の主要目

船種：貨物船、船主：大阪商船、総トン数：8,357トン、重量トン数：10,304トン、長さ：135.6メートル、幅：18.4メートル、主機：ディーゼル2基、出力：7,200馬力、最高速力：18.4ノット、建造所：三菱長崎造船所、竣工年：昭和5年（1930）、同型船：東海丸、山



IV-27

*昭和初期から戦後にかけて内航海運をささえた機帆船
昭和20年代までの日本沿岸では、焼玉エンジンを補助機関として備えたこのような木造帆船の姿が見られました。



IV-28

*わが国最初の客載車両渡船「翔鳳丸」の絵葉書



IV-29

* 4本マスト、バーク型の航海練習帆船「日本丸」

公立商船学校生徒の共用の練習船として、文部省が昭和初期に川崎造船所で建造した帆船。姉妹船の「海王丸」とともに戦後まで活躍しました。昭和59年（1984）に引退。現在は横浜で記念保存されています。鈴木政輝 画。

陽丸、北陸丸、南海丸、北海丸。

◇大型オイルタンカーの新造

石油は当初は灯油利用が主でしたが、モータリゼーションの進展とともに自動車燃料として需要をのぼしました。日本のばあい、大正15年（1926）に約51万トンだった年間の原油・重油輸入量が、翌昭和2年（1927）には100万トンに倍増しています。加えて海軍の需要も大きく、昭和4年（1929）には、日本海軍の全艦艇の燃料が重油焚きに切り替えられました。

こうした状況を見て、海軍燃料油の輸入業務を扱ってきた三菱商事は、昭和2年から3年にかけて7,200総トン型の「さんぺどろ丸」級3隻（さんぺどろ丸、さんちえご丸、さんるいす丸）を三菱長崎造船所で新造し、サ

山田勉生（やまだみちお）

1937年（昭和12年）中国大連に生れる。

1960年（同35年）早稲田大学第一文学部史学科卒業。

1961年（同36年）東京都教育委員会に勤務。本務のかたわら、海事関係の著述をおこなう。

1992年（平成4年）退職。

現在 日本海事史学会理事。雑誌「ラメール」（日本海事広報協会）編集委員。

*おもな著書

『船—航海の歩み』（小学館・学習百科図鑑）、『日本の客船』（海人社）、写真集『世界の客船`93』（船と港編集室）。

雑誌「ラメール」、『世界の艦船』に執筆。

日本の船

汽船編

平成9年7月20日 発行

著者 ©山田勉生

編集・発行

財団法人 日本海事科学振興財団 船の科学館

〒135 東京都品川区東八潮3番1号

TEL.03 (5500) 1113 展示課
