

【特 集 I】

氷川丸の生涯

竹 野 弘 之
(日本郵船歴史博物館顧問)

目 次

まえおき

- (1) 氷川丸が就航したシアトル航路
 - (2) 氷川丸誕生前後の時代的背景
 - (3) 北太平洋航路における競争船の状況
 - (4) ディーゼル船の優位と郵船の優秀船新造計画
 - (5) 氷川丸を建造した横浜船渠(株)
 - (6) 氷川丸の技術的優秀性
 - (7) 戦前のシアトルにおける運航実績
 - (8) 戦前のエピソード
 - (9) 戦争中、病院船として活躍
 - (10) 終戦直後、引揚者の輸送に奔走
 - (11) 民営還元で東奔西走
 - (12) シアトル航路に復帰
 - (13) 惜しまれて引退、横浜港で展示船となる
- あとがき (帰らざる模型)

まえおき

山下公園の海岸に昭和36年(1961年)以来繋留されている「氷川丸」は、太平洋戦争の惨禍を生き延びた唯一の日本の優秀外航貨客船で、今や船齢80才近くとなり、昭和史を物語る貴重な存在である。また、私企業が巨額の維持費を負担して、海上で保存している遠洋航路の定期船としても、現存する世界最古の珍しい文化遺産であり、平成15年(2003年)には、横浜市指定文化財に指定された。因みに、アメリカ西海岸のロングビーチに係留され、同市が水上ホテル兼展示船として管理している「クイーン・メアリー」は、その大きさが「氷川丸」の7倍で、第二次大戦前の世界最大級の豪華客船ではあるが、その船齢は「氷川丸」より6才も若い。

(1) 氷川丸が就航したシアトル航路

日本郵船がシアトル航路を開いた明治29年（1896年）以前から、日本・北米間の北太平洋で定期航路を営んでいたのは、サンフランシスコ／横浜経由香港間に、ユニオン・パシフィック鉄道と提携し、自社船を配船していた米パシフィック・メール汽船会社と、同航路でセントラル・パシフィック鉄道と提携し、英国籍の用船を運航していた米オクシデンタル&オリエンタル汽船会社に、バンクーバー／横浜経由香港間の定期航路をも経営していた英カナダ太平洋鉄道を加えた3社であった。

郵船は、サンフランシスコ航路の米高速船との競争が容易でないため、北米航路の開設を躊躇していた所、明治29年2月、米北部を貫通するグレート・ノーザン鉄道より郵船に対し、同鉄道の太平洋岸の終点・シアトルに向かって日本から定期航路を開き、極東・ニューヨーク間を往復する旅客・貨物を相互に接続せんとする提案があった。当時は、人口35万のサンフランシスコに対し、シアトルは人口僅か6千の田舎町であったが、同鉄道は大陸横断鉄道の中でシカゴへの最短距離を走っており、大圏コースのシアトル航路も、サンフランシスコ航路に比し250浬（1日余の航海時間）短い利点に着目して、郵船は同鉄道との提携による本航路の開設に踏み切ったのであった。

当時の国際間の渡航客数及び国際貿易の荷動量から見て、私企業の汽船による定期航路の経営には、国家による補助金の交付が不可欠であった。国家としても、有事の際に軍隊輸送船として徴用できる自国籍船を確保すべき国防上の理由に加え、常時郵便物や外交官を海外に運ぶ自国船腹を維持しておく必要があった。

北太平洋航路においても、パシフィック・メール汽船は、米政府支給の年間50万ドルの郵便補助を得て、1867年（明治元年の前年）に、日本、香港との米輸出入貨物と米人旅客輸送を主目的とする定期航路を開設した。また、カナダ太平洋鉄道は、用船による3年間の試験的配船の後、明治24年（1891年）に、既存のP&O汽船会社等が営む極東航路（ロンドン／スエズ運河経由シンガポール／香港／横浜間）とは別に、英政府の年額6万ポンドの郵便補助を受けて、高速の新造船を投入し、“All Red Route”即ち全航程が英領（イギリスの地図上は赤色、リバプールからモントリオールへの英船による北大西洋航路から、英自治領のカナダを鉄道で横断し、太平洋岸のバンクーバーから英領香港に至る）の新ルートを開いた。

シアトル航路は、郵船が創業11年目の明治29年に開設した欧州、豪州、北米の3大遠洋定期航路の一つで、同年に日本政府が公布した航海奨励法の補助金が支給された。この航路補助は、明治34年（1901年）以降は、特定命令航路助成金となり、シアトル航路の場合は、年額654,000円（約30万米ドル、又は6万英ポンド相当）が交付された。

本航路の当初の主な貨物は、往航（東航）は、ニューヨーク向けの生糸、絹製品、緑茶等の雑貨で、船倉の3分の1にも満たない量であったが、復航（西航）は、日本、香港向けの綿花、綿製品、小麦粉、小麦等で満船となった。また、往航では、少数の外交官、軍人、留学生、貿易商等の業務渡航客に加え、多数の移民が乗船した。その後、日本の軽工業と対米貿易の発展により、往航では綿製品、陶器、玩具、クリスマス装飾品等の雑貨が増加した一方、復航では綿製品が減って、木材、新聞紙、パルプ、ビールやウイスキー原料のモルト等が増加したが、太宗貨物の小麦は不定期船のバラ積みに移行した。一方、1921年

以降、アメリカで移民制限が全面的に強化され、特に日本からの移民が厳しく規制された結果、本航路でも3等船客が激減した。尚、戦後日本が高度経済成長を遂げた後、往航では重化学工業製品の機械類、特に電気製品や自動車部品等が主な貨物となった一方、完成車は自動車専用船により、また西航の小麦、硫黄、石炭等は一般のバルク・キャリヤーや大型の製鉄原料専用船により、夫々大量且つ効率的に運ばれることになった。

本航路の開設を契機に、シアトル市は「グレート・ノーザン鉄道を父とし、NYKを母として」米北西太平洋岸（PNW）経由のアジア貿易で、目覚ましい発展を遂げた、と語り伝えられており、人口も現在は100倍の60万人に増えた。

（2）氷川丸誕生前後の時代的背景

1920年代の日本経済は、第一次大戦後の深刻な不況下に、大正12年（1923年）に関東大震災にあい、昭和2年（1927年）に未曾有の金融恐慌が起こり、更に昭和4年（1929年）のニューヨーク株式市場の暴落に始まる世界不況に巻き込まれるなど、長期低迷の様相を示していた。特に海運業界では、第一次大戦で空前のブームを享受した船主の多くが倒産に追い込まれた一方、造船業界でも主力銀行の第十五銀行の経営破綻に因り、川崎造船所の如き大手企業さえも資金繰りに窮し操業継続が困難となった。

サンフランシスコ、南米西岸両定期航路の外、不定期船やタンカーをも運航していた東洋汽船も、長期不況に因る運賃低落に加え、創業者の浅野総一郎を資金面で支えてきた安田銀行（戦後富士銀行と改称）の創立者・安田善次郎が死去したため、老朽船を更新する資金繰りに窮し、経営不振に陥った。そこで、大正15年（1926年）同社の定期船部門は、まだ新造船投資の余力のあった日本郵船がこれを合併した。

一方、大阪商船が第一次大戦後、多くの遠洋航路に進出し、先発の日本郵船と熾烈な競争を演じていたが、不況で収支の悪化した両社間で、過当競争排除の気運が生まれ、大正11年（1922年）6月、同盟運賃率厳守、航路（寄港地）調整、運賃プール（合同計算）等の協定が成立した。更に昭和4年（1929年）10月には、これを拡大したいわゆる「郵商協約」が調印され、郵船の南米東岸航路休止に対し、商船はシアトル航路（ピュゼット・サウンド線）を休止した。

（3）北太平洋航路における競争船の状況

欧州で第一次大戦が始まった後の1915年に、アメリカで低賃金の中国人船員の客船への配乗を規制する新船員法が成立した上、1914年に開通したパナマ運河の通航に関するアメリカの新法が、独禁法の趣旨に沿い大陸横断鉄道所属船の運河通航を禁止したため、ユニオン・パシフィック鉄道を傘下に収めたサザン・パシフィック鉄道の子会社になっていたパシフィック・メール汽船が、採算の悪化で廃業に追い込まれた。その後、木材商・ロバート・ダラー創立のダラー・ライン（1938年国有化、アメリカン・プレジデント・ラインズ、略称APLと改称）が、政府から払い下げを受けた「502型」貨客船でサンフランシスコ航路に進出した一方、1924年には米太平洋岸発着の西航世界一周航路を創設した。

シアトル航路でも、同社は1926年に政府から払い下げを受けた「535型」貨客船をアメ

リカン・メール・ライン（AML）の名で運航し、サンフランシスコ航路と交流する馬蹄型配船を実施した。同船の要目は、14,150総トン、全長535フィート、主機タービン12,000馬力、航海速力17ノット、旅客定員：1等257、2等300、計557名となっていた。シアトル・バンクーバー航路のカナダ太平洋鉄道は、ロンドンで1921年に設立した子会社・カナダ太平洋汽船を通じ、1922年竣工の新鋭高速貨客船、「エンプレス・オブ・カナダ」を投入した。その要目は、21,517総トン、主機タービン23,000馬力、航海速力18ノット（最高速力20ノット）、旅客定員：1等488、2等106、3等A238、計830名（外に3等Bとして貨物倉の中甲板に収容する定員926名のステアレジ設備あり）となっていた。更に、英政府が第一次大戦の賠償として没収し、同社に払い下げた旧ドイツ客船・「ティルピッツ」の「エンプレス・オブ・オーストラリア」（21,860総トン、主機タービン、速力17ノット、旅客定員：1等404、2等165、3等A270、計839名、プラス3等Bステアレジ674名）も同航路に配船された。

余談ながら、関東大震災の際、横浜に在港中の同船は、焼け野が原となった横浜市に食料や水を供給し、2千人余の負傷者や罹災者を暫時本船に収容して船医の応急手当を受けさせ、食事を供した上、外国人避難民600人を神戸に移送後、同地で補給した食料や飲料水を再度横浜に届けるなどの救援活動を行なった。また、同社の「エンプレス・オブ・ロシア」は救援物資の外、海外から25,000ドルの義捐金を最初に横浜に届けた商船となった。

尚、同社は、「氷川丸」竣工2ヶ月後の1930年6月に、高速の新造船・「エンプレス・オブ・ジャパン」を同航路に投入してきた。その要目は、26,032総トン、主機タービン34,000馬力、航海速力21ノット、最高速力23ノット、旅客定員1等399、2等164、3等100、計663名（外にステアレジ510名）で、当時の北太平洋航路で最大、最高速の豪華客船であった。

これ等の外国船は、推進機関がタービンではあるが、その性能において、郵船が当時そのシアトル、サンフランシスコ両航路に配船中の定期船よりも遥かに勝っており、郵船としては国際競争力のある優秀新鋭船投入による船質改善が急務となっていた。

（４）ディーゼル船の優位と郵船の優秀船新造計画

第一次大戦後、内燃機関のディーゼルを推進機関に採用した商船が、欧米で急速に普及した理由は、その優れた経済性にあった。ディーゼル船は、石炭から重油に燃料を転換したとは言えタービンを主機とする汽船に較べると、下記のような利点があった。

1. 巨大なボイラーの外、より大型の燃料・缶水タンクが不要のため、載貨重量・容積とも大幅に増加して、運賃収入が増えた。
2. 熱効率が高く、燃料消費量が少いので、燃料補給の量、コスト及び所要時間の節約で、航海日数が短縮され、航続距離が飛躍的に伸びて運航収益が向上した。
3. 機関部乗組員数の半減による船員コストの削減、（火夫の）過重労働も消滅。
4. 操船上も、増減速や逆転後進が容易。
5. エンジン始動に時間が掛からない。

即ち、建造船価が多少割高としても、ディーゼル船は、積荷の増加による増収、航海日数の短縮や船員費・燃料費の削減によるコスト・ダウンが可能で、その優れた経済性により、強い国際競争力を発揮した。

そこで、郵船は先ずイギリスからディーゼル船2隻を輸入してシアトル航路に投入、その実績を検証すると共に、昭和2年（1927年）に、シアトル航路用に3隻、サンフランシスコ航路にも3隻、欧州航路には2隻、南米西岸航路に1隻の、計9隻のディーゼル貨客船を一挙新造のこととし、三菱重工に4隻、川崎造船所に5隻の発注を予定した。しかし、川崎造船所が前述の通り経営困難に陥ったので、その分は郵船の子会社であった横浜船渠（3隻）と、大阪鉄工所（2隻）に発注先を変更した。巡洋艦「鳥海」を含め大量の注文を抱えていた三菱重工への追加発注は、納期が遅い上に、ディーゼルも、当時三菱はライセンスとしてズルツァーのエンジンを製造しており、郵船の希望するB&W製エンジンの搭載が不可能だったからでもある。昭和4年から5年にかけて竣工したその9隻の概要は下記の通りである。

船名	就航航路	総トン数	主機馬力	旅客定員	竣工年/月	建造
氷川丸	シアトル	11,622	11,000	289	1930/4	横浜船渠
日枝丸	同上	11,621	同上	同上	1930/7	同上
平安丸	同上	11,616	同上	同上	1930/11	大阪鉄工所
浅間丸	サンフランシスコ	16,947	16,000	839	1929/9	三菱長崎
龍田丸	同上	16,955	同上	同上	1930/5	同上
秩父丸	同上	17,498	同上	838	1930/5	横浜船渠
照国丸	欧州(ロンドン線)	11,930	10,000	201	1930/5	三菱長崎
靖国丸	同上	同上	同上	同上	1930/8	同上
平洋丸	南米西岸	9,816	7,500	622	1930/3	大阪鉄工所

（5）氷川丸を建造した横浜船渠(株)

「氷川丸」は、上記の通り、現在の「みなとみらい」地区のランドマーク・タワー付近にあった横浜船渠株式会社の造船所で、昭和5年（1930年）4月に竣工した。船主の日本郵船が、前述の通り川崎造船所での建造予定を変更し、1万トン以上の本格的な外航貨客船の建造経験が全く無い同造船所に敢えて発注したのは、当時郵船が横浜船渠の大株主且つ大口債権者であったので、不況下の同社に仕事を与える必要があったからでもある。

本船と同時に、姉妹船の「日枝丸」に加え、更に大型で豪華な「秩父丸」をも受注した横浜船渠は、技師、職工二十数名を欧州に出張せしめ、必要な技術の習得と造船資材の調達を図った。特にインテリアには、当時流行の最先端を行くアールデコの様式を採用し、その設計と材料の輸入は、競争入札でパリのマルク・シモン社に発注した。

尚、横浜船渠は昭和10年（1935年）、三菱重工業(株)と合併し、その横浜造船所となった。

（6）氷川丸の技術的優秀性

本船は、冬の気象・海象の厳しい北太平洋への就航を考慮し、全船に亘る二重底に加え、外板に通常より厚い鋼板を使用した。そして、旅客定員289名（後、最大331名に改装）の潤沢な客室設備と10,274トンの載貨重量を併せ持ち、デンマークのB&W製省燃費ディーゼル・エンジンを搭載した経済船型の本船は、より大型の「浅間丸」級と共に、当時世界

最高水準の優秀貨客船と称賛された。同船の設計と構造に詳しい嶋田武夫氏（元日本郵船専務取締役）の所論に依り、その技術的優秀性の一端を紹介すれば下記の通りである。

- 1) 優れた載貨能力と荷役装置
- 2) 大型ディーゼル・エンジン
- 3) 北太平洋の荒天に耐え得る構造
- 4) SOLAS先取りの安全設計
- 5) 当時最先端の救命・防災設備
- 6) 振動、騒音の少ない電動甲板補機

これ等の造船技術上の特性をあらためて列記すれば、下記の如くである。

1. 同船の要目

総トン数 11,622トン、全長 163.3メートル、船幅 20.12メートル、深さ 12.2メートル、満載喫水 9.23メートル、主機 B&W複動4サイクル・ディーゼル機関2基2軸、出力5,500馬力X2、計11,000馬力、毎分121回転、試運転速力 18.38ノット、旅客定員1等79、2等70、3等140、計289名、乗組員定員168名。

2. 構造と一般配置

本船は全通の二重底の上に、デッキ間の高さが2.4米ないし2.7米の9層のデッキを持つ貨客船で、中央に32メートル強の長さの機関室があり、上記エンジンに直結する2本のシャフト（推進軸）が、2個の直径約5メートルのマンガン・ブロンズ製4翼プロペラを駆動、16ノットの航海速力で、横浜／シアトル間の片道を約12日間で航走する。

船体は6つの水密隔壁で7つの区画に仕切られ、機関室の前後に夫々3つの貨物倉がある。3番デッキには主に貨物倉、4番デッキには主に3等客室、5番デッキには主にダイニング・サロンと1等客室があり、その5番デッキが水密の基準甲板の中甲板を構成し、それより上が上部構造（スーパー・ストラクチャー）と呼ばれる。6番デッキは船橋甲板（ブリッジ・デッキ）、7番デッキには救命ボートと士官の居住区があり、8番デッキは船長室、9番デッキが操舵室となっている。

3. SOLAS先取りの水密区画

1912年のタイタニック事故の後、世界的に大型客船の安全対策が見直され、1929年にSOLAS（Safety of Life at Sea、海上人命安全のための国際条約）が制定されて、隣接する2区画が浸水しても沈没しない水密隔壁の配置が義務付けられるに至った。その結果、日本では昭和8年（1933年）にこれを取り入れた船舶安全法が施行されたが、「氷川丸」を含む上記9隻は、設計段階でこれを先取りした構造になっている。

4. 厚い外板と補強された船首部分

当時の日本は、製鉄などの造船関連産業が未発達のため、機械類の外、外板用の鋼材もイギリスからの輸入に頼っていたが、「氷川丸」は冬の北太平洋の荒波に耐えられるように、通常よりも厚い18.3ミリ以上の外板を使用した。更に、船首部分の内部構造には、荒天時の強い波浪の衝撃を想定し、特別の水平桁による補強が施された。

5. 先進の救命ボート

緊急時に、電源が無くても自重で降下させ得る最新式の救命艇揚げ降ろし装置の英国製重力式ダビットに、手漕ぎの救命ボートに加え、当時としては斬新なエンジン付きのボー

トも装備して、内部に食料、飲料水、信号用具、釣り道具などが積みこまれた。

6. 電動式甲板補機

従来、騒音や振動の激しい蒸気を動力源とするウインドラス（揚錨機）、ウィンチ（揚貨機）、キャプスタン（係船用ホーサーやワイヤー・ロープを巻き上げる機械）等は、「氷川丸」ではこれを客船にふさわしい電動の英国製新式機械に代えた。

7. 載貨能力

本船は、11,622総トン、旅客定員289名の貨客船としては、貨物容積347,000立方フィート（40立方フィートを1容積トンとすれば、8,675トン）、載貨重量10,274トンと、抜群に大容量の貨物倉を有し、基準甲板全体に対するハッチの相対面積も、浅間丸の二倍以上で、荷役装置も戦後の郵船A型貨物船と同じ9ギャングの同時荷役が可能である。また、客室に取り囲まれた形の3番貨物倉のトランク・ハッチも、客室と貨物倉を両立・共存させた特異の設計で実現した。

8. アールデコのインテリア

郵船の客船の伝統的なインテリアは、従来ヴィクトリア調など英国王朝風のデザインであったが、1925年のパリ万国博で発表された新様式の直線的な立体感のあるアールデコが流行りはじめた時期に横浜船渠に発注された本船や秩父丸は、「イル・ド・フランス」(1927年竣工)に倣い、早速流行の最先端を行くアールデコの様式を、1等船客用の公室、例えばダイニング・サロン、スモーキング・ルーム、ラウンジ等に採用した。氷川神社のエンブレムが組み込まれたエントランス階段は、当時のままのアールデコ様式を今に伝えるものである。

尚、筆者の知る限りでは、当時、アールデコの様式をインテリアに採用した大型客船が續々登場した。その好例が、北ドイツ・ロイド社の新鋭船「ブレーメン」(1929年竣工)や「オイローパ」(1930年竣工)で、この新様式を全面的に取り入れた戦前の世界最大の豪華客船が、「ノルマンディー」(1935年竣工、仏CGT所有)である。

(7) 戦前のシアトルにおける運航実績

昭和12年の郵船船客課の社内書類には、下記の記録がある。

1) 本船の営業船客定員（改装後）

キャビン・クラス 76、ツーリスト・クラス 69、3等 186、計331名。

2) 本船の船客輸送能力

1等 58、2等 64、3等 186、計308、年間の航海数を往復各7回とすれば、年間の輸送力は、1等 812、2等 896、3等 2,604、計4,312で、姉妹船「日枝丸」と「平安丸」を合わせ、郵船のシアトル航路における輸送力は、この3倍である。

3) 太平洋船客同盟の協定運賃

各社が配船中の客船のグレードや航海速力に応じ、横浜／シアトル間の船客運賃に格差が設けられ、「氷川丸」の運賃は下記の如く比較的安く設定されていた。

船主	日本郵船	カナダ太平洋汽船		AML
船名	氷川丸	Empress of Japan/ Empress of Canada		President Jackson
航海速力（ノット）	16.0	21.2	18.4	15.7
運賃(\$)				
1等	250	320	285	285
2等／ツーリスト級	130	190	190	160
3等				
洋食	95	100	100	95
華食	75	80	80	75
和食	60	65	65	60

4) 「氷川丸」の最高航海速力をカナダ太平洋汽船の競争船と比較すると下記の通り。

船主	日本郵船	カナダ太平洋汽船	同左
船名	氷川丸	Empress of Japan	Empress of Canada
航路	横浜/Victoria	横浜/Vancouver直航	同左
航海時間(日.時間.分)	10.11.40	7.20.16	8.3.18
平均速力（ノット）	17.0	22.27	21.5

5) シアトル航路の年間各等合計船客輸送実績（昭和11年当時）

国籍別船客	日本郵船	カナダ太平洋汽船	AML
日本人	3,134	1,046	318
米人	867	2,713	2,358
英人	311	2,886	283
中国人	49	6,725	2,647
フィリッピン人	8	934	216
その他	64	584	171
計	4,433	14,888	5,993

注) カナダ太平洋汽船は、高速性を利用し東航ホノルルに寄港、同地への多数の船客を乗せた外、香港、上海からカナダへの中国人移民を一手に輸送した。

(8) 戦前のエピソード

姉妹船の「日枝丸」及び「平安丸」と共に、シアトル航路に就航した「氷川丸」のエピソードを幾つか紹介すると次の如くである。

昭和7年、映画の撮影を終えて欧州から帰国の途次、東京を訪れたチャールス・チャップリンが、日本橋の「花長」で食べた天ぷらが好物と聞いた郵船は、「氷川丸」の料理人を同店に見習いに出して、横浜から同船に乗船したチャップリンに、ルームサービスで天ぷらを供し、大変喜ばれたという。チャップリンは、もともと大西洋の豪華客船の雰囲気が大嫌いで、欧州から米太平洋岸のハリウッドに帰る船旅も、郵船欧州航路の「諏訪丸」から「照国丸」に乗り継ぎ、日本船の静かで家庭的なサービスが気に入ったので、太平洋も「氷川丸」で渡ることにしたのである。

昭和12年10月には、昭和天皇の名代として英国王ジョージ六世の戴冠式に列席した秩父宮殿下夫妻が、北米経由で帰国の際、カナダ太平洋岸のビクトリアから「氷川丸」に乗船

した。翌昭和13年（1938年）4月には、講道館の創立者の嘉納治五郎が、カイロでの国際オリンピック委員会で昭和15年（1940年）大会の東京誘致に成功した後、欧州、アメリカ経由で帰国の際、シアトルから「氷川丸」に乗船した。しかし彼は過労のため肺炎に罹り、船医の懸命の治療に拘らず、横浜到着の2日前に世を去った。尚、東京オリンピックは、欧州大戦と日中戦争の勃発に因り開催中止となり、戦後の昭和39年（1964年）に至り初めて実現した。

昭和14年6月には、アメリカ公演を終えた寶塚少女歌劇団の総勢56名の一行が「氷川丸」で帰国した。同歌劇団は往路も横浜船渠建造の「鎌倉丸」（同年1月、秩父丸が改名）に乗船した。

昭和15年（1940年）から翌16年6月にかけて、ナチスの迫害を逃れシベリア鉄道、日本経由でカナダやアメリカに避難する多数のユダヤ人を運んだのも「氷川丸」であった。

アメリカの対日資産凍結で、シアトル航路も昭和16年8月に横浜に帰着した「平安丸」を最後に休航となったが、「氷川丸」はその後も10月に貨物を積載しない引揚船として在日外国人216人を乗せてシアトルに向かい、帰りも邦人364人を乗せて11月中旬横浜に帰着した。

（9）戦争中、病院船として活躍

本船は徴用されて海軍特設病院船に改装され、昭和16年（1941年）12月以来、トラック、ラバウル、バリックパパン、ジャカルタ、サイパン、マニラ等の南方戦線に就航し、終戦までの3年半に24回の航海で3万人余の傷病兵を内地に輸送した。

その間、本船はスラバヤ港外、ルオット水道、シンガポール海峡の3回、敵の敷設した機雷に触れて損傷を受けたが、前述の如く船体が特に厚い鋼板で頑丈に造られていたこともあって、幸運にも沈没を免れた。又、マニラ湾を航行中の同船が、グラマン戦闘機の猛烈な機銃掃射を浴びた際は、船室にできた数十発の弾痕に加え、煙突や救命艇にも破孔を生じたが、幸い怪我人は無かった。

戦後同船の看護婦となった讃岐文子さんの遺歌集「氷川丸」（平成12年刊）には、次のような短歌が載っている。

いくたびの 戦渦逃れし 氷川丸 その強運に いのち託しき
 ラバウルに 積み残したる 兵群れて 振る手は今に 吾を追い来る
 ブーゲンビルに 病む兵あまた 残し来し われに戦後の 終わりようなし
 瘦せ衰へし兵ら幾万地獄絵の底より救出の手を振りやまず
 遺棄されし病兵幾千の収容を終へて歓喜のドラ打ち鳴らす

終戦直前の昭和20年7月、舞鶴の軍港で「氷川丸」が駆逐艦「響」に重油を補給した際、艦長以下士官全員を船上に招待したことがあった。その中に学徒出陣の宮岡海軍少尉が居た。熱い湯の溢れる風呂に入れてもらい、食堂に行くと、白いテーブルクロスの上にフルコースの洋食の用意が整えてあった。戦後東大に復学し、郵船に補欠で入社した宮岡が平社員の際に、「氷川丸」は引退したが、その30年後社長となった宮岡に、社内の反対を抑えてクルーズ船による客船事業の復活を決断させたのは、この時の「氷川丸」の印象深い

思い出であつたらしいとの逸話が、阿川弘之の随筆「七十の手習ひ」に載っている。

(10) 終戦直後、引揚者の輸送に奔走

終戦後、満州、台湾、中国、南洋諸島等から約750万人の日本人を内地に引き揚げる必要が生じたが、「氷川丸」は南方の島々に取り残され、飢死寸前であった2万の兵士の復員輸送を一年間行なった。その後同船は、60万の日本軍兵士がシベリアに抑留された満州から、ソ連軍の暴虐を逃れた一般邦人の引揚げ輸送のため、大連北方のコロ島と福岡の間を3往復した。多数の引揚者が寄せた感謝状には、次のような一節もある。

「待望の御船に便乗致し、御丁寧なる御取り扱いに私共は祖国の有難さをつくづく感じました。(中略)おいしい麦とお米の御飯、何日ぶりかのお風呂、おやつのみかん、ほっとする気持です。私共は新京(長春)出発以来の苦労がすっかりほぐれ、只有難いという感謝のみでございます。氷川丸便乗の日々は一生の思い出となることでしょう。本当に有難うございました。」

当時「氷川丸」の三等航海士であった竹澤は、面倒を見た孤児の9歳の女の子が下船の際、「もし困ったことがあれば、此処に連絡しなさい」と名刺を持たせた。40年後の1986年に、その竹澤に富山県の一女性から一通の手紙が届き、その10年後テレビの特別番組に出ることになった2人は、横浜の「氷川丸」で半世紀振りに再会した。

(11) 民営還元で東奔西走

昭和24年に占領軍の許可を得て、食糧難の日本にビルマやタイからの米や、北米からの小麦を輸送した「氷川丸」は、翌年の民営還元後の初航海でマレーシアから川崎に日本鋼管向けの8,900トンの鉄鉱石を運んだ。郵船が戦前の定期航路を復活させたのは昭和26年で、再開後のニューヨーク航路の第2船として就航した「氷川丸」は、同年9月サンフランシスコで対日講和条約が調印された日に同地に入港し、祝賀会用の日本酒その他の品物を日本代表の吉田首相に届けた。そして、1年後に平和条約が発効して日本が独立を取り戻した時、「氷川丸」は再開後の欧州航路の第3船として、遙かスエズ運河を越えてロンドンに向かっていた。

(12) シアトル航路に復帰

終戦後8年を経た昭和28年(1953年)に、貨客船としてシアトル航路に復帰することになった「氷川丸」は、生まれ故郷の三菱横浜造船所で大改装を行い、キャビン・クラス35室80名、三等A23室69名、三等B24室127名の合計旅客定員276名の船室設備を整え、12年振りに横浜から同定期航路に就航したが、その後多数のフルブライト留学生を乗せたので、新聞で「アメリカ留学船」の異名を取った程である。

北米公演に赴く寶塚歌劇団の天津乙女、寿美花代、浜木綿子等の一行53人が横浜から「氷川丸」に乗船したのは、昭和34年7月であった。団員の中には、初めて見たニューヨークやディズニーランドよりも、自分の人生を見つめ直す機会となった「氷川丸」の静かな船

旅を懐かしむ人も多かった。

余談ながら、その航海に事務員（アシスタント・パーサー、三等航海士と同格）として乗船勤務していた賀田高麗雄君は、東京外大出身の独身の好男子で、同じ昭和32年に郵船に入社した筆者の友人であるが、ツカ・ガールから横浜やシアトルで受け取ったエア・メールのファン・レター（？）を通じ、同歌劇団の全米各地における公演の様を一部始終知っていたという。それが個人的なロマンスに発展しなかったのは、郵船の乗組員の厳しい規律によるのではなく、彼には既に神戸に美しい婚約者が居たからであった。

閑話休題。

(13) 惜しまれて引退、横浜港で展示船となる

旅客が飛行機で渡航する時代になった昭和35年（1960年）に、船令30才となって老朽化した「氷川丸」は、シアトル航路での7年間に亘る46回の航海で、貴重な輸出入物資に加え、15,800人の船客を無事に輸送した後、内外の多くの人々に惜しまれながら引退した。そして、これを機にそれまで東京駅から新港埠頭の「横浜港」駅に直通運転を行っていた国鉄の臨港列車も廃止された。

それ以来、「氷川丸」は郵船と横浜市等が出資した氷川丸観光株式会社の手で保存され、山下公園の海岸に繋留されていたが、平成18年（2006年）に至り、財政難の横浜市が本船の保存事業から手を引いたため、その後は郵船が単独で維持費を負担することとなり、大規模の補修工事を経て、平成20年4月に本船の展示再開が予定されている。

あとがき（帰らざる模型）

筆者が郵船の米国子会社クリスタル・クルージズ社に勤務していた1995年に、第1船「クリスタル・ハーモニー」に乗船したシカゴ在住の高齢のアメリカ人客 (Mr. Arthur D. Dubin) から、ウィスコンシン州マニトワクの田舎町にある海洋博物館に、「氷川丸」の立派な模型が展示されている事を教えられた。彼と一緒に行って見ると、戦前の横浜で製作された48分の1の大型（長さ約3メートル）の模型で、保存状態が良く、甲板上の荷役機械等も光り輝いていた。それは、郵船の戦前のバンクーバー代理店にあったもので、戦争による対日資産凍結でカナダ政府に没収され、戦後競売に付されたそうである。そして、これを落札して私蔵していたアメリカ人が老齢で死去した後、遺族がこれをマニトワクの博物館に寄贈したらしい。マニトワクは五大湖に面した古い造船の町で、戦争中に其処で竣工した二十数隻の潜水艦が、ミシシッピー河を下り、パナマ運河を越えて太平洋に出撃し、多数の日本商船を撃沈したが、「氷川丸」は生き残った唯一の日本の外航優秀貨客船なので、その模型は、博物館の岩壁に係留されている実物の米潜水艦と共に、同博物館で最大の貴重な財産であるという。

同じ模型を所有していない郵船本社は、早速その返還交渉を進め、日本政府や横浜市民の嘆願書と合わせ、30万ドルもの寄付金額まで提示したが、相手は博物館の大事な所蔵品を切り売りするわけにはいかないとして、現在に至っている。（おわり）



一等エントランス



一等ラウンジ



一等ラウンジ



一等客室



一等客室



一等読書室



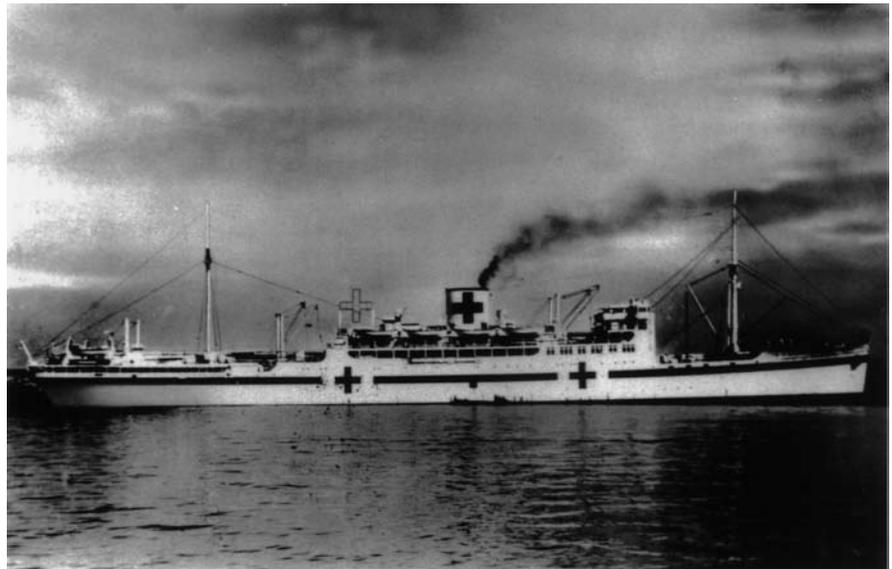
航海中



紙テープ



船体



病院船

[主要参考文献]

- 日本郵船船客課編「船客業業勢一斑」(昭和12年刊)
日本郵船著「日本郵船株式会社五十年史」(昭和10年刊)
同 「七十年史」(昭和31年刊)
同 「日本郵船株式会社百年史」(昭和63年刊)
同 「七つの海で一世紀」(昭和60年刊)
高橋 茂著「氷川丸物語」(昭和53年刊)
喜谷一郎右衛門著「海軍病院船 氷川丸日記」(昭和59年刊)
讃岐昭雄編「氷川丸 讃岐文子遺歌集」(平成12年刊)
三浦昭男著「北太平洋定期客船史」(平成6年刊)

- N.Y.K., "Glimpses of the East" (NYK's Official Guide), 1938-39,
H.W. McCurdy, "Marine History of the Pacific Northwest 1895-1965" , 1966,
E. Mowbray Tate, "Transpacific Steam", 1986,
Arnold Kludas, "Great Passenger Ships of The World", Vol.3, 1924-1935, 1976,
George Musk, "Canadian Pacific", 1981,
John Niven, "American President Lines and its Forebears, 1848-1984", 1985.

[掲載写真]

日本郵船歴史博物館提供

