

僕の氷川丸物語

椎名 利(化工会)

二〇一七年二月一五日、僕たちは五五回目の結婚記念日を、ニューグランドのメインダイニング・ノルマンディーで迎えていた。右手にベーブブリッジ、左手には大棧橋が見える。

対岸に広がる大黒埠頭の倉庫群が連なり遠景をなしていた。船舶の出入りもない海は、波もなく静かだった。昼の紺碧の空に、一本の飛行機雲が対角線を引いたように長い尾を引いている。

眼下の山下公園には、今では横浜のシンボル・氷川丸が係留されていた。

僕の父は、かつて氷川丸のキャプテンだった。

(一)

寛永一三年(1636年)キリスト教禁止に伴い、幕府は五〇〇石以上の船の建造を禁止していたが、嘉永六年(1863年)ペルリ来航におよび軍事的脅威を感じ、国防の見地から大船の建造を許可し、外国船の建造、購入を許可した。そのため慶応末には幕府が四四隻、各藩が九四隻の船を持つに至ったが、これらは全て国防を主としたもので、一般の貨物の運送には供されなかった。さらに、国防上の必要性から早急に購入したため、老朽船が多かった。

このような状況の中で、国内の一般物資の運送は、米国の太平洋郵船の独占状態だった。

この状態に危機感を抱いた明治政府は、半官半民の海運会社を設立したが経営に適任者がおらず、解散やむなしに至った。

当時、幕末より藩主(土佐藩)の命により、東京、大阪、高知間の廻船に従事していた岩崎弥太郎の三菱商会は、外国の海運会社と対抗し一般物資の輸送に着手していた。そこで、政府は明治七年に起きた台湾討伐での軍事輸送の任を三菱商会に依頼し、そのため購入した一三隻を三菱商会に委託した。その結果、明治八年(1875年)に三菱汽船会社が設立された。

このような努力で、国内の海運から外国勢力を排除されたが、国内での海運業の争いは激化した。特に共同運輸会社との争いは激しく、共倒れを怖れた政府が仲介し、両社を合併し明治一八年(1885年)日本郵船株式会社(NYK)を設立した——社旗の白地に赤二線は二社の合併を表す——。合併時、汽船は五八隻(68,197 吨)、帆船は一一隻(7,422 吨)だった。

以後明治一九年には、神戸～函館など一三線の沿海航路や、近海航路としては横浜～上海に三隻の定期便を運航し、シンガポール、マニラへの遠洋航路も確立した。また、ハワイ移住者のため、明治一九年～二七年にわたり二四回 27,000 人の移住に協力した。

明治二七年日清戦争においては、山城丸以下十数隻を提供し、勝利により国民の海外進出の気も熟し、欧州、米国、豪州の三大航路の開設を目指した。

当時の輸出入の貨物については、外国商社に実権を握られ、日本船の積み荷は、わずか一

〇%だった。

明治二八年、日本からの米穀を欧州へ、欧州からは鉄鋼などを輸入するべくアントワープ(ベルギー)への航路が、一二隻で計画され実現した。また、羊毛、皮など輸入のための豪州航路には三隻が充てられた。

太平洋路線には、維新以来米国の太平洋郵船及び O&O 汽船が、サンフランシスコを起点に極東を結んでいた。パナマ運河のない当時、西海岸から東海岸への輸送は大陸横断鉄道に頼らざるを得なかった。

そのため太平洋郵船は、サウス・パシフィック鉄道を、O&O 汽船は親会社のセントラル・パシフィック鉄道を有し海陸連絡の便を有し優位だった。このような情勢下では、サンフランシスコへの参入は激しい競争にさらされると思われ躊躇せざるをえなかった。

この解決策は、意外なところからもたらされた。

グレート・ノーザン鉄道(現バーリントン鉄道)の社長 J・ヒルは、シアトルを起点とする大陸横断鉄道は、米国横断に最短距離を走り、更に大圏航路を利用するシアトル航路は、ニューヨークへの所要日数が一日短縮できると確信し、日本郵船にシアトル航路の開設を提案した。この提案は NYK にとり「渡りに船」だった。

直ちに実行案が企画され、明治二九年、三池丸他三隻で毎月一回の定期航路となった。

第一船三池丸は、明治二九年八月一日横浜を出港した。船客は八名、移民二五三名だった。八月三日シアトルについた三池丸は、二一発の礼砲を持って全市をあげての歓迎に迎えられた。当時、六〇〇〇人の寒村シアトルが、今日の隆盛を迎えた基礎がこのとき築かれ、シアトル市民はグレート・ノーザン鉄道を父とし、日本郵船を母とした。

(二)

第一次大戦後、米国政府は太平洋航路の充実を図り、一万四千吨、二〇ノット級の客船一〇隻を建造し、大正一一年サンフランシスコ、シアトル航路に配置した。

当時 NYK のメインルート・シアトル航路に配置されていた船舶は、六千吨級で速度も遅く、しかも老朽化していた。大正一五年、東洋汽船を合併しサンフランシスコを継承するにおよび、NYK は一万七千吨、二〇ノットクラスの浅間丸以下三隻の客船をサンフランシスコ航路に、一万二千吨、一八ノット級の氷川丸以下三隻をシアトル航路に充てた。

氷川丸は、大圏コースの荒海のため頑丈に設計された。そのため鉄板も一ミリのものが一五ミリとされ、いまだ確立されていない溶接構造を避け、リベット留めとされた。建造は横浜造船所で行われ、エンジンはデンマークの B&W 社製のディーゼルエンジンが採用された。

問題は客船としての内装だった。日本の業者は、経験が少なかったが養成を兼ねコンペを行ったが、国内業者は企画書すら出すことができず、フランスのシモン商会への発注となった。このアールデコ調の内装は、インテリア・デザイン界の話題となった。

更に、ドアのノブなどの金具類、衛生陶器、カーテンに至るまで外国製で、日本の後進性は覆うべくもなかった。

昭和五年四月二五日完成した氷川丸は、特別室一室、一等三五室、ツーリストクラス二三室、

三等が二五室で乗客総計は二八三人だった。

昭和五年五月一七日処女航海に横浜を出発した氷川丸は、シアトルに近づき KOMO 放送局からの電波をキャッチすると、『ハイカワマル』——『Hikawa Maru』を彼達を読むと——が入港することが報じられ、昭和三五年引退時までこの呼び名でシアトル市民に親しまれた。

この航路のおかげで、今や三六万人の西海岸有数の都市になったシアトル市民は、この処女航海の大型船を盛大な歓迎で迎えた。

港に停泊中の船は、一斉に三声の汽笛を鳴らし、消防艇は放水の滝を作りこの処女航海船を歓迎した。ブリッジが降ろされると、市長を始め市の有力者、地元の日本人などが乗り込み歓迎の宴が催された。公開することが宣伝されていたため多くの見学者が訪れ、一日に一万五千人に及ぶ日もある盛況さだった。このシアトルとの友好関係は戦後まで続く。

氷川丸に乗ったチャップリンは——昭和七年六月二日横浜から乗船——、今でも語り草になっているが、映画で見せる道化しぐさからは想像もできない無口で、人との接触を避け朝早くデッキを散歩するものの、皆が起きだすころには部屋にこもり、食事も部屋に運ばせて皆との接触を避けていた。航海中も一度も食堂に現れることはなかった。

彼の乗船については各社争ったが、日本船を選んだのは天ぷらだったという。日本に滞在中に『花長』の天ぷらに接した彼はすっかりこの料理が好きになり——特にエビが好きだった——船中では事前に『花長』で修業したコックが担当し料理した。

更に記憶されているのは、第二次大戦直前カイロで開かれたオリンピック委員会に出席し、誘致に成功し帰路についた加納治五郎だろう——講道館の創立者——。彼は、長旅の疲れで乗船当時から体調が悪く、船医の介抱により一時回復したものの、横浜へ到着する二日前に船中で、船長などに看取られながら亡くなった。彼の最期の言葉は『オリンピックはどうなったか』だった。当時は、国際連盟を脱退した日本に対する各国の風当たりは強く、心労も激しかったであったことは想像に余りある。

第二次大戦による経済的・人的被害は甚大だったが、経済自立は昭和二三年 GHQ の経済顧問として訪日したジョセフ・ドッジの所謂ドッジ・プランによって行われ、経済は昭和二五年に始まった朝鮮戦争の特需により奇跡的に復旧され、三種の神器——冷蔵庫、洗濯機、モノクロ TV——と云われる家電ブームとなり、神武景気と云われた。

この間の海外への交通機関は、昭和二六年に日本航空が設立されたものの、航空機に頼ることは出来ず、船舶に頼らざるを得なかった。

しかし、船舶の被害は甚大で、NYK の被害だけでも、喪失船 185 隻、1,131,000 吨におよび、残ったのは 37 隻、155,000 吨だった。しかも、一万屯を超える高速船は氷川丸だけだった。

これは氷川丸が病院船として使用されていたのによるもので、戦後は引き上げ船として運航されていた。

戦後の海運は、昭和二五年八月一五日、GHQ により米国寄港および、パナマ運河の使用が許可されたのにより始まった。

船の必要性をいち早く感じたのは、フルブライト委員会だった。フルブライトはアメリカと諸外国との相互理解を目的とした交流事業で、昭和二七年から始まった。委員会はアメリカに交換留学

する人たちのため氷川丸のシアトル航路復帰を NYK に要請した。

これを受けて NYK は、氷川丸を客船として復活することを決定し、横浜造船所で改造工事を行った。その結果、一等三四人(\$ 500)、三等 A 二三室(69 名 \$ 400)、三等 B 二四室(127 名 \$ 208)計二三〇人となり、内装はアールデコ調からアメリカンスタイルで復活された。

僕の父は、昭和二九年この客船に改造された氷川丸に船長として乗船した。

僕は、父の職業を聞かれるのが一番嫌だった。

「NYK の船長です」と応えると、「オオー、マドロスか！」とくる。

船員には、水夫と高級船員がいるなどと説明するのも大人げないので黙っているが、マドロスといえば、波止場を縞のシャツにマドロス帽をあみだに被り、くわえタバコの裕次郎の姿をイメージしているのだろう。世をすね、だれにも媚びない、妙な格好良さを感じたに違いない。

事実、美空ひばりがマドロス帽を被り唄う『ひばりのマドロスさん』や岡晴夫の『マドロスの唄』など、マドロスものと言われる唄は、数十種類に及ぶが、全てこのようなイメージを植え付けるものだった。

父が、岡晴夫とともに TV に出たことがある。マドロス帽を被った岡が『憧れのハワイ航路』を歌っていた放送を見た者たちに、冷やかされたこともあった。

このような、マドロスのイメージにつきまとわれるのが嫌だった。

父は、利根川と鬼怒川が合流する茨城県の大野村野木崎で——現守谷市——生まれ育った。祖父は、利根川の水運を利用して東京と結ぶ廻船問屋を営んでいたが、鉄道の普及する時代の波に乗り切れず倒産した。父自身は、苦労したらしい田舎者で格好良さなどとは無縁だった。父はヨーロッパ航路などだと数か月を要し、一年の内数えるほどしか家にいなかったが、そのような不在の家庭を不思議とは思っていなかった。そのためか、僕は怒られたためしがなかった。

(三)

父の乗る氷川丸は、昭和二九年四月五日横浜の大棧橋を出港した。ブリッジが外され、低く尾を引くような銅鑼が鳴ると、税関のプラスバンドが一斉に行進曲を演奏する。

プロムナードデッキの乗客から色とりどりのテープが投げられ、棧橋をうめ尽くす人々とつながった。倉庫二階の送迎場始め、屋上も見送りの人で埋め尽くされていた。

それは、あたかもテープが船と埠頭を結び織りなす網のようだった。テープは、別れを惜しむより、門出を祝うかに風になびいていた。

やがて、タクボートに曳かれ船が岸壁を離れていくと、テープはだんだんと伸び、やがてひらひらと海に落ちていった。

航海中、フルブライトの留学生などでほぼ満員だった船内では、毎日オリエンテーションが行われ、食事のマナー——アメリカン・ブレイクファースト——、エチケット、ダンスなどの説明や講習がおこなわれた。また、留学生で船内は若さがむんむんあふれており、デッキゴルフ、ビリヤード、ダンス、碁、将棋大会が催されていた。

航海中の写真を眺めると、氷川丸自慢のすき焼きパーティーがあった。花見のように紅白の幕

が張られ、提灯が吊るされたもとで食事をしている風景はほほえましかった。

シアトル市民は、氷川丸を『Hikawa Maru=ハイカワ・マル』の愛称で呼び忘れていなかった。

『The Seattle Sunday Times』の一面に父の主催するパーティーの写真が載っていた。市長始め商工会議所の幹部が夫人同伴のパーティーで、箸で天ぷらを摘みあげ箸の使い方を説明している父がいた。皆箸を持ちこんな風にするのといった様子で話を聞いているようだった。

帰りの便にはカナダ在住の邦人が多かった。戦時中は敵性外人として集団移動させられていたが、戦後は古巣に戻り農・漁・商などで働いていたが、カナダは人種偏見も少なく、二世、三世が実業界で活躍し裕福だった。皆、懐かしい NYK の船で帰国できるのを喜んでいた。また、日本在留米軍の婦人たちの一団もあった。

また、ハワイでも歓迎を受けた。当時の『Hawaii Times』によると次のようだった。

昭和三〇年一月一三日、氷川丸は戦後日本船として初めてホノルルに寄港した。白地に赤二本線の郵船旗を翻した氷川丸は、朝八時にアロハ・タワーを望む八号棧橋に入港した。明るい朝の日を浴びつつ横付けされると、二階の送迎広場で、ローヤル・ハワイアンバンドの演奏で、二人のダンサーがフラダンスを踊る、盛んなハワイ式歓迎で迎えられた。

早朝であるにもかかわらず、埠頭は観衆にうずめられていた。タラップが降ろされると待ちかねた市長始め商工会議所の幹部が乗船し、父にレーを掛け歓迎の握手を交わした。

新聞の記事によると、氷川丸の寄港は早くから話題になっていたようで、氷川丸のシアトル航路開設の歴史にも触れ、紙面の半分は『歓迎 氷川丸』とされた、ホテル組合、商会などの広告で埋め尽くされていた。午前中は一般公開されていたが、午後には船長主催のレセプションが船上で行われ、多くの観衆に見送られながら、午後六時に横浜に向け出港した。

国内でも昭和三一年、『もはや戦後ではない』と云われる頃には、皆の目も自然に海外に向けるようになり関心が海運に向かった。新聞にも今日の入船××丸、出船〇〇号といった記事が出ていた。

当時の太平洋航路に就航していたのは米国のプレジデント・ラインのプレジデント・ウイルソンとクリーブランドだった。

青と赤で描かれた鷲のマークの二本マスト、白い船体の一万五千吨の両船は、二週間で太平洋を横断し横浜に姿を見せていた。

このような、船舶の大棧橋からの見送り風景は横浜の風物詩となった。

一度、大阪商船の移民船あるぜんちな丸の出港を見たことがある。この見送り風景は他の客船と異なり異様だった。

プロムナードデッキでテープを投げている乗客の一人が泣きながら、テープをつかんだまま、転びながらも離れていく岸壁に向かって、後尾に走ってくる。後尾で立ち止まったまま別れを告げる姿に、再び視ることが出来ぬかもしれない故郷への別離の情をみた。

日本では、唯一の定期航路を持つ客船としての氷川丸は人気だった。何か海外への出発点としての憧れだったのかもしれない。海外はまだ望めないもののせめて海外旅行気分でも味合お

うと、神戸～横浜まで乗る船客が多かった。

それを象徴するかの氷川丸へのラジオ・雑誌のインタビューも多かった。

父が小学六年生の雑誌記者のインタビューを受けている記事がある。

『あこがれは世界の海へ』と、題するインタビューで、小学生のかわいい女の子が父と話していた。質問は『船長さんはどんなお仕事を……』などと云う、他愛のないものだが、そこに子供たちの世界への関心事を見ることができる。

また、女優の卯たちによる『一日船員記』などと云ったものや、シアトルまでの同乗記などがあり氷川丸の宣伝にも熱心だった。

昭和三一年父は二年間の勤務を終えて氷川丸を下りた——労働基準法で二年以上の連続勤務は禁止されている——。

以後、氷川丸は宝塚歌劇団の米国巡業などの話題を残したが、建造三四年にもなるとさすがに船体の損傷は目立ち始め、昭和三五年最後のシアトル航海を終わると、客船としての役目を終えた。

スクラップ化など様々の議論があったが、横浜市民の熱心な要望に応じ、山下公園に観光船として係留された。

* * *

昭和三〇年のアサヒグラフに、八人の船長にインタビューした記事があった。

そこで父は、「昨年、ラジオ東京で、少年、少女の代表と対談をしたのだが、

『船長さん一番楽しかったことは…』との、質問にまいったね。突然で言葉が出なかったよ。『久しぶりに長い航海から帰って、無事に迎えてくれる家族の顔を見るときだ』と応えたのだが、こういう応えが一番苦しい」と、話していた。

この言葉を、当時の僕は、どのように受けとめていたのだろうか。

(参考文献)

*『氷川丸物語』 高橋茂

*『七十年史』 日本郵船(株)

(原稿用紙 24 頁 2017-6-30)