

【種子・屋久航路小史】

やまもとひでお
山本秀雄

まえがき

この小史は、戦後を長く九州商船(株)鹿児島支店に勤務されていた、故阿多隆利氏が、昭和五十五年四月に編んだ孔版本である。手元の「明治・大正編」に、この航路開発に当たったの先人たちの涙ぐましい苦勞のあとが語られている。

大正十二年三月十一日、屋久島から西之表に向けて航行中の

金子汽船の「日吉丸」は、種子島の住吉沖で座礁沈没したが、時の遭難者は十三人。その中に上屋久村 第三代目 白坂弥八郎 村長が含まれていた。白坂村長は、当時「屋久島国有林下戻訴訟」(行政裁判)の上屋久村原告団の代表者でもあった。

さてこの小史、改めて薩摩洋が国内有数の海の難所といわれた由縁を教えてくださいが——白坂村長の遭難にも思いを寄せられんこと願って紹介する次第。(平成十二年二月十一日写ス)

種子・屋久航路小史

——明治・大正——

阿多隆利

意義があるのではないだろうか。

初期の定期航路

現在の種子・屋久航路は、鹿児島と西之表、宮之浦に、三隻のカーフェリーが就航し、日発便となり、過去のことを考えると実に便利になったものである。(現在とは昭和五十五年四月：山本注)

路も、島の発展を願う関係者と先人達の涙ぐましい努力のあとがあつて初めて到達できたものである。これら先人たちの努力に敬意を表し、この苦難のあとをたどり、明治・大正期の種子屋久航路の沿革に筆をすすめてみるのも

明治に入り、種子島の記録に初めてみえる本土とを結ぶ定期航路は、明治元年に種子島議政所(当時の種子島における政府に当たるもの)が政府に対し、もと幕府の御用船であり、戊辰戦争の際、薩摩藩に押収され鹿児島に保留されていた蒸気船「順

行丸」の借用を願ひ出たことによる。

幸い貸し下げの許可があり、十月から鹿児島と西之表の間に運航したが、燃料の薪の使用量が予想を超える膨大なもので、維新後の財政窮迫の種子島にとっては、手痛い出費であった。

このため、無料の風力を利用する帆船の経済性には太刀打ち出来ず、数回の運航で中止された。

しかし、風波の荒い大隅海峡を渡り切るには、いつまでも帆船による風まかせの航海ではままならぬと、民間でも動力船の取り組みを計画していた。

明治十年二月八日、西南戦争が起ると、種子島私学校の生徒が鹿児島へ渡るため、汽船「寧靜」を利用し、総員四百三十九名を乗せて荒天の大隅海峡を乗り切り、動力船の優秀さをみせつけた。

このとき、乗船した私学校生徒の一人であった中村成業は、航路開設を戦後計画、中村汽船会社を作り、木船「榕城丸」を建造、鹿児島・西之表間に月一回の定期便として就航させた。

これが、民間における定期航路として最初のものといわれている。

そのご、榕城丸に代えて、天真丸、両国

丸、豊瑞丸を運航していたが、明治十七年八月、種子屋久地方を襲った台風により、豊瑞丸が西之表港内において沈没し、会社は、運航不能におち入り、倒産した。

また、この年から郵便物の回送を請負い月一回、鹿児島・西之表間を往復していた成功社という会社の「全国丸」も、同時に居合わせて大損害を受けた。

その後は、定期船による正式な運航はなく、島民は不便を強いられた。

このため、県は補助金を出して定期航路を開くため、明治二十二年、大阪商船に交渉したが成功せず、長崎県に船籍を持つ汽船「明津丸」百トンの船主と交渉、一航海七十五円の補助金を出すことで話し合いがつき、明治二十三年五月より月二回の命令航路が開設された。

だが、この明津丸はなぜか長続きせず、明治二十五年頃には記録より消えている。

地元資本による運航

明治二十六年五月、鹿児島市に本社のある松崎汽船が生祥丸を、六月には佐賀県の深川汽船が大川丸を、それぞれ就航させ、月三回の運航となり賑やかになった。

だが、島外資本の船は乗客の利用の少ないときは欠航したり、経済性を主体に考えるため、島民の不満がたかまり、島外会社に対抗して、地元の有志による船会社設立の気運がおこり、明治二十七年七月、三浦安能、田中善兵衛、上妻宗周、国上時興、羽生主右エ門、武田竜蔵、平山寛蔵が出資して、三島汽船会社が創立された。

木造鋼板造り、百六十トンの汽船「三島丸」を購入、二十八年初めより、鹿児島、長崎、西之表の三角コースに就航、六月からは、種子・屋久・口永良部の命令航路にもあたった。

ところが今度もまた、自然の猛威のまゝに船が屈した。

明治二十八年七月二十四日（西之表市年表には十月とあるが鹿児島災異誌の記録により七月を採る）、九州南部を襲った台風により三島丸は甕島沖で遭難沈没した。

七月二十三日十三時、三島丸は、長崎を出港して鹿児島に向かった。当日は海上は穏やかであったが、夕方頃から風が出はじめ、二十四日午前三時頃から強風に急変した。

このため、付近の港に避難する間もなく、中甕湾西側の串之瀬戸で沈没した。

陸に泳ぎついたものは、乗客一名、船員七名の計八名であり、死者四十三名を出す惨事となった。

ついでながら、この時の台風により、黒島沖に出漁していた枕崎のカツオ船百二十隻余が遭難し、七百余名の乗組員の命が奪われた。世に黒島流れと呼ばれ、今においても鹿児島における最大の海難に数えられている。

三島丸の沈没により、三島汽船は、発足一年余りにして倒産した。

このため、以後は松崎汽船、深川汽船により運航された。

明治三十七年に至り、再び島民の間で船会社設立の気運がたかまり、十二月、高崎吉十郎、国上時興、広瀬宗義、上妻宗周、三浦安能、田中善兵衛、平山武変の出資によつて、資本金二十万円で熊毛汽船会社が設立された。

「紀盛丸」百五十トンを新造し、長崎、鹿児島、西之表の三角航路で、三島汽船と同じ運航コースをとった。

明治三十八年六月には、鹿児島郵船会社も設立され、種子屋久航路に進出、この時期、深川汽船、松崎汽船、熊毛汽船、鹿児島郵船の四社が競合し、月間十航路と、は

なやかな運航が続けられていた。

業績もよく、今度こそはと期待された地元資本の熊毛汽船であったが、不運は再び襲い、明治三十八年七月二十五日、持船紀盛丸が、三角瀬戸水道において大阪商船の崇敬丸と衝突、沈没したため倒産寸前まで追いつめられた。

その後、第三紀盛丸で鹿児島、長崎、大川、三角、西之表の航路を運航したが、明治四十一年ついに倒産した。

九州汽船の進出

熊毛汽船の倒産に乗じて進出してきたのが大阪商船である。

明治四十一年三月、同社は、大和川丸、犀川丸（いずれも二百トン）の二隻を配船した。これらの船は、当時としてはいずれも大型のものであり、航路の発展が大いに期待された。

しかし、ここでも海難はつきまとい、明治四十二年一月二十八日、犀川丸が馬毛島の赤瀬に座礁したため船体を放棄した。

このため大阪商船は運航の意欲を失い、以後、種子・屋久航路から手を引いたのである。

このように各社の競合による過当競争、それに加うるに海難等のアクシデントの重なりもあり、倒産会社も多く出た。

このため、各社とも反省するところがあつて、大正二年十一月、長崎に本社のある九州汽船と深川汽船、松崎汽船が合併し、九州汽船の社名をそのままに、資本金を五十万円で種子屋久航路に進出、大川丸（百七十トン）、鹿児島丸（百五十トン）の二隻を配船した。

これで行やく一社による運航が始まつた。毎月十往復の航海がされ、従前からすると大幅に運航回数が増え、島民の足として便利になつた。

当時の乗船時の手続状況を船会社の案内でみると、「乗客は、先ず取次所に就き、住所・氏名、年齢および上陸地、等級等を申告し、相当運賃とともに乗船券購入の取次を請い、受け取るべし。別に改鉄は為さぬ」とあり、船会社と乗客のもようがうかがえて時代を感じさせるものがある。

大正七年七月、大川丸、新鹿児島丸に続く三隻目として配船された九州汽船の勢運丸が、屋久島へ航行中、時化のため、一湊沖で沈没した。

ここでもまた海難の影がつきまといつた。

鹿児島商船の発足

九州汽船の進出によって、競合問題が解決し、落ちつきを見せたと思つたのも束の間、島民の間に再び不満の声が出てきた。

それは、九州商船の大川丸が小型であるため不便であるとの理由であつた。

たまたま北種子村（現在の西之表市）である記念行事が行われることになり、鹿児島から百五十名の客を招待したが、多人数で乗船できず、また乗れる船もなかつた。このため、大島各島航路に就航していた大洋商船の白川丸（百八十トン）を無理に交渉して回してもらい、急場をしのいだ。

このため、再び地元で船を持つべきだとの声があがり、大正八年八月、地元、大洋商船が、それぞれ十萬円を出資、資本金二十萬円の鹿児島商船が設立された。

この会社設立に熊毛郡民が示した熱意はすくなく、種子屋久五ヶ村は勿論、農水産団体にいたるまで小口の出資を行った。

新会社の役員は、佐賀財閥の深川忠吉氏に協力を依頼、初代社長に選んでいる。

そして大型船「室蘭丸」（二百五十トン）を北海道より購入し、大正八年十一月、鹿

児島、種子屋久航路に投入した。

かくして、落ち着きをみせていた種子屋久航路は九州汽船、鹿児島商船の対立となり、再び競争が展開されることになった。

相つぐ海難

大正十一年まではお互いの競争のうちに年は過ぎたが、またしても海難である。

大正十一年十一月二十日、西之表港から鹿児島に向けて出港途中の鹿児島商船室蘭丸が強風に見舞われ、港内で座礁大破した。その二週間後の十二月五日には、九州汽船大川丸が、同じ港内で、折からの強風のため荒天保留のロープが切断され、浅瀬に吹きつけられ、室蘭丸のとなり沈没した。

幸い、両船ともに、消防団、青年団等の救助活動によつて乗組員、船客ともに全員無事であつたが、相つぐ遭難のため就航船がいなくなり、種子屋久航路は一時杜絶するという騒ぎであつた。

このように航路の再開が危ぶまれている時、さきに臨時に就航したことのある白川丸を、大洋商船が正式に航路進出を目論み投入してきた。

十二月九日には鹿児島より種子屋久へ出

港させるといふ素早さで割り込んできた。

さらに時を同じくして大正十二年一月には、長崎県口ノ津港の金子汽船も、その所有船日吉丸（二百トン）を大島沿岸航路から引き抜き、種子屋久航路に就航させた。大川丸の沈没により就航船を失つた九州汽船は、十二月八日には長崎より第二弘丸（二百九十トン）を至急回航させ、運航を開始した。

しかし、第二弘丸は、従来、長崎・島原航路に就航していたため時化に弱く、種子屋久には不向きであつたので、応急処置をして浮揚させた大川丸を曳航して長崎に帰り、代わりに玉江丸（二百十トン）を十二月二十三日から配船した。

九州汽船は代船が就航したが、一方の鹿児島商船は室蘭丸の遭難により就航の見通しは立たず、以来、経営難におち入り、善後策を協議したが、株主の中には解散を希望する者や、新たに会社を作るといふ者ありで意見の收拾がつかない状態であつた。

しかし、数回の役員会、株主との話し合い等の結果、室蘭丸を浮上、修理して再度就航させることで結論がついた。

そして作業については中原組が二萬七千円で落札、大正十二年四月から引揚げ作業

にかかり、復旧工事をすることになった。いつぼう、九州汽船の大川丸はこれより早く修復がなり、二月五日には、鹿児島に回航され航路に復帰、玉江丸と二隻の配船となった。

大正十二年三月十一日、屋久島から島間を経て西之表へ向けて航行中であつた金子汽船の日吉丸は、西之表入港寸前の午後九時頃、住吉沖で暗礁に乗り上げ遭難、沈没した。

乗組員八名、乗客五名が遺体となつて発見された。このなかには、上屋久村の白坂弥八郎村長も入つていた。

島間港を日吉丸より一足先に出た九州汽船の玉江丸は、無事、西之表港に入港しており、積荷の都合で遅れた一寸した差が明暗を分けた。

白坂村長は、就任後初の郡村長会に出席するため乗船中であつた。

宮之浦で乗船の際、同行の安房小の校長が、「天気が悪いから玉江丸で行こう」としきりにすすめたが、「いつも九汽の船に乗るから、今度は日吉丸に乗ってみよう」と聞き入れず、義理立てしたのがこういう結果になつた。

あいつぐ海難は世間の関心呼び、当時の新聞にも海運界の鬼門たる種子屋久航路々という次のような一文が載っている。

「種子屋久航路は、海運界の鬼門として海運業者にとりては、甚だ怖がられている航路である。

即ち、昨年十一月二十日には鹿児島商船会社の室蘭丸、続いて十二月五日には九州汽船の大川丸、両船が西之表にて枕を並べて遭難した事件は世人の記憶に今尚ほ新なる事実であるが、少し溯つて四、五年前には、夕張丸（北海道の汽船）が、今度日吉丸が遭難した付近で難船して溺死者を出し、またそれに前後して勢運丸（九州汽船）が一湊で遭難した事があり、尚ほさきには海軍の特務艦「志自岐」が南洋から重油を積載して帰国する際、種子島付近で遭難、艦長以下多数の乗組員が溺死した事があり、今回の日吉丸まで四、五年の間に六隻の艦船が遭難したのである。

それで全国においても種子屋久航路は最も危険なる航路として、他航路に比し、海上保険率も三割方高いのである」

このように、あいつぐ遭難により、日吉丸を失つた金子汽船がまず脱落、次いで大洋商船も無理な運航で経営が行きづまつた

ため、同航路から撤退した。

九汽・鹿商の対立

汽船の就航により航海数は増えたが、時化等による欠航のため、実質的には運航がストップすることが多く、ひどいときには十数日も船が出ないということもあつた。

最大の原因は天候に左右されることであつたが、それ以上に、貨客の動きが悪く、採算がとれないことが実際の原因である。

このため大正十一年の初め頃より、島の有志間で、これらの原因を除くため、県・国に対し、航路に対する助成金を交付するよう働きかけが興つた。

この結果、その年の半ば頃に鹿児島県会において、大正十二年度より、九州汽船、鹿児島商船の両社に対し、各、二千元づつの補助を与えることが可決された。

しかし、この決定も、室蘭丸の遭難により鹿児島商船に補助対象船がいなくなり、九州汽船のみに助成することは見合わされ

た。そして、あと室蘭丸が復旧・就航するまでおあずけとなつた。

また、これと前後して、九州汽船、鹿児島

島商船の両社から所有船を各一隻出し合い新会社を設立、経営を合理化しようする動きが、大正十一年の十月頃からあった。

だが、この計画も室蘭丸の遭難により消え去ってしまった。

西之表港において修繕をしていた室蘭丸は、次々と修理代がかさみ、費用の捻出に会社も困り、増資を以つてその費用に充てるため、株主に回り、払込を期待したが、一部株主間に紛糾をひきおこし、会社をやさもきさせた。

しかし、最終的には、株主は一株当り五円、重役株主は一株当り六円を払込むことで解決、増資問題にケリをつけた。

ちなみに、大正十一年九月初の鹿児島商船の決算をみると、次のようになって

当期総益金五十円八十銭、当期総損金四萬三千二百六円八銭、差引、当期純損金四萬三千五百五十五円二十八銭、前期繰越損金二千六百三十三円五十銭、損金勘定四萬五千七百八十八円七十八銭。

さて、大正十二年四月から上架をしていた室蘭丸は、九ヶ月間の修理を終えて十三年一月十三日、鹿児島に回航し、十五日、関係者を招いて試運転を行った。

当時の新聞記事によつてそのもようをみると、

「当日は、満艦飾を施し、第一棧橋に横付けとなり一層美観を呈していたが、同社の相談役・藤武貴族院議員、山下専務、その他各重役の幹旋により一同乗船を終ゆれば、午前十時、歓呼の内に解纜されて指宿に向かった。

途中船上において大祝宴が催されたが、此間、西巻美妓、酒間を幹旋して十二分の歓興を尽し、正午過ぎ指宿瀨口に到着し、それから一同は浜田、野上両旅館に到着し入湯後、再び祝宴を張つて、午後三時半出帆、無事に夕刻鹿児島に帰港し、一同万才を三唱して解散し、上首尾を以つて目出度く試運転を終えしめた」とある。

のんびりとした当時の光景が目に見えるようである。

室蘭丸の復帰によつて、従来の九州汽船玉江丸、大川丸の代船として就航中の富江丸の三隻となり、島民待望の日発航路実現に一步近づくとみえた。

だが、それも束の間の喜びであつた。大正十三年四月十三日午前一時、屋久島より鹿児島へ向けて航行中の室蘭丸は、知林ヶ島沖合で、鹿児島から屋久島へ向つて

いた九州汽船の富江丸と正面衝突、室蘭丸は舷側到大損傷を受けたが、乗客積荷には異状なく、傾斜をしながらも辛うじて鹿児島に入港した。

いっぽう、富江丸は室蘭丸以上の損害を被り、辛くも沈没を免れた。しかし航行不能となり、指宿摺ヶ浜沖で仮泊するという状態であつた。

九州汽船は直ちに長崎から、先に大川丸遭難時に就航したことのある第二弘丸を代船として持つてきたが、鹿児島商船は、うち続く事故に会社も修理対策を講じるのがいつぱいのところであつた。

長崎市の松尾造船所に入渠した室蘭丸は予想より早く修理を終え、五月下旬には出渠し、鹿児島へ回航、航路に復帰した。

室蘭丸の復帰により、再び安定した航海が続くかと思われたが、七月十七日、積荷のため安房港に停泊中の第二弘丸が、折から九州南部を襲つた台風にまきこまれ、安房川口で船体を破損沈没した。

この遭難で、乗組員二名が行方不明になり、翌日、遺体となつて発見された。

このため、九州汽船は八月、長崎から名草丸（二百トン）を回航させ、弘丸の代船として配船した。

〔以下略〕