

「笠戸丸」マルチメディア用ソフトウェア試作資料(3)

— 台湾航路就航時代 —

宇佐美 昇 三

Glory Days: The *Kasato-maru*'s Years as a Luxury Liner,

1910-1927

Shozo USAMI

In 1894-95, Japan colonized Formosa which became her southernmost territory. Around that time there were disturbances everywhere in the world. The United States annexed the Philippines as a result of the Spanish-American War; the Boxers in China were causing great trouble, especially for the foreign diplomats in Beijing; and England was fighting the Boer War in South Africa. The demand for military transport ships was great at this time; for example Russia, which was concentrating troops in Vladivostok and Port Arthur, was always in need of ships.

In 1900, the Russian Voluntary Fleet (RVF) bought a six thousand-ton cargo vessel christened the *Potosi* from a shipyard in England. She was renamed the *Kazan*. The RVF was an auxiliary Navy and in time of war her ships could easily be converted into cruisers and other military vessels.

As a result of Russo-Japanese War in 1904-05, the Japanese Navy obtained the *Kazan* as a war prize and renamed her the *Kasato-maru*. Among other notable tasks, she carried the first Japanese immigrants to Brazil in 1908, which is still well remembered by their descendants there today. Two years later, in 1910, the Osaka Shosen Company (OSK) asked the Navy for permission to borrow the *Kasato-maru*. She was converted to a liner to be used on the company route from Kobe to Chilung, Formosa. There was a tremendous need to carry people and cargo to the new territory; officials, military men, industrial leaders and merchants often made the trip.

Up to that time, OSK had used small vessels for these duties, but once its arch-rival, the Nippon Yusen Company had begun to use larger vessels with more comfortable accommodations, OSK saw the need for a larger ship. The *Kasato-maru* was 6167 gross ton and had a top speed of 14.5 knots, making it one of the largest passenger-ships at that time, as such, it attracted many new passengers and the company prospered. The Kobe-Chilung Line soon became the company's most profitable venture and was nicknamed "the money chest of OSK".

In 1916, the *Kasato-maru* set sail from Yokohama for Brazil again. This was the first regular route between Japan and Brazil, and was continued until the 1930s. OSK valued the *Kasato-maru* to such an extent that she was used to open most of the company's new routes in the years before and during World War I. At the end of the WWI, many larger boats (nearly 10,000 tons) were imported from England, and received from Germany as war compensation, and used by OSK between Kobe and Chilung because of their size and greater speeds.

In April 1927, the *Kasato-maru* was retired from the Kobe-Chilung Line, on which she had served on and off for almost seventeen years. Her last message to Formosa was "Farewell, thanks for the beautiful memories".

1999/11/27 CD-ROM による笠戸丸の生涯、明治41年から昭和2年まで、の検索ソフトである。

この年表は第1回のブラジル移民船として名高い笠戸丸のその後の生涯を明らかにしたもので、笠戸丸は明治43年から大正15年まで神戸―基隆間に大阪商船の豪華客船として就航し、もっとも華やかな時代を迎えた。この間、第一次世界大戦があり、日本は一躍債権国になる。また、タイタニック号の遭難事件があり、客船は無線電信機や定員数の救命艇を搭載するようになった。この年表はCD-ROMのソフトの幹で、そこから、海運史上の事件や、ゆかりの人物、船舶、港湾の写真や地図にリンクし、この時代を立体的に理解できる。ソフトは2000年1月27日、飯田隆之氏の協力でCD-ROM 試作品が完成した。

1. 基礎資料：台湾航路について：

●明治29年5月：大阪商船（OSK）は台湾総督府の命令航路として大阪―台湾航路を開設、須磨丸（1563総トン）を就航させた。沖縄を経由し1週間ぐらいかかった。

（注）村中俊道編『台湾航路旅客サービス管見』（拓殖情報社、昭和13年、pp.16-18）による。この本には初期からのサービスの変化が関係者の座談会で描かれていて興味深い。

●明治29年9月：日本郵船も陸軍省の命により神戸―基隆間定期航路を開設。

●明治30年：大阪商船は「神戸―基隆航路」を開始。

●明治31年：大阪商船は神戸―基隆線に英国に注文の台南丸、台中丸を就航。

●明治40年7月発行の旅行案内書に次の説明あり。「正午神戸を出て翌午前門司に着く 数時にして出発、馳航3日基隆に達す。基隆は東西南峻嶺を負い北方独り海に臨む。社寮島港口に横たわって狂瀾を防ぎ、港安全なり。緊泊所の正面に屹然たる洋館は税関、水上警察署、陸軍補給廠およびその倉庫にして、これにつらなりて小基隆あり。内地人多く居住して商業すこぶる盛んなり。船客の舛5銭、手荷物1個7銭で小基隆まで運ぶ。着衣携帯行李等を潤さざるよう防湿具を用意すべし。」

●明治42年：大阪商船は義勇艦「さくら丸」を神戸―基隆線に運航を委託さる。

2. 本記

明治41年（1908年）

笠戸丸は明治41年6月ブラジルへ移民船として航海し、帰途ケープタウンから軽業師の一行を乗せて帰国。以後、神戸港から姿を消す。約1年間の空白あり(iminsenにリンク)。

『1908—09年(明治41—32年)ロイドレジスタブック』の記録：所有者、日本海軍省：台帳番号157番：にこりのない Kasato-maru に戻る：船籍呉：6167総トン、underdeck4363トン、3823純トン*、長さ400.5フィート、幅50.4フィート、深さ26.9フィート、喫水19.0フィート：船舶番号10179：符号 LBJR：steel twin sc sr Filmor 06-06 ss. Nag. No. 2-06 (ex-Kazan) 1Dk, (STL-WS)：& Spar Dk (STL) & Elec. Light：機関 T6, Cy20 と 2分の1 インチ+34インチ+57インチ×40インチ：600NHP（鋼製のスクーナ一型綱具と双螺旋を有する：船長フィルモアが6月から翌年6月まで乗務し、汽船。検査は長崎：原名カザン、鋼鉄製の1層甲板に木製の被覆：鋼鉄製軽遮浪甲板と電気燈を有す。20インチ半と34インチと57インチの直径の気筒2組（計6気筒）を有する3段膨張式機関でピストンの行程は40インチ：名目600馬力）ws は=Sheathed with wood relating to Decks.

（*）明治40年7月長崎で小修理して以来この数字である。

（高須廣一氏のご教示による）

明治42年（1909年）

ロイドレジスターブック1909-10年の記録：Kasato-maru：船長は Filmore06-06 で要目は変わりなし。
船長は1909年6月から翌年6月まで乗務。従って稼動していたらしい。

◇以下明治42年11月まで、すべて【明治37—8年戦時書類巻210】『笠戸丸・楠保丸維持使用に関する件』による。

○1月19日「呉海軍経理部発：艦政本部御中。汽船笠戸丸東洋汽船会社より客年12月20日返還手続き終え左記書類送付あり？：検査手帳：甲種船舶検査証書：船舶国籍証書：同上英訳：信号符字通知書。右連絡す。

『第10179号：汽船笠戸丸信号符字L B J R右之信号符字を附したるに付此段通知候也。明治39年8月13日糸崎海務署』（呉経14の2）

○1月20日「海軍大臣より呉鎮守府長官へ。汽船笠戸丸今回東洋汽船株式会社より還納せしめたる時には本船国籍証書不用となるにつき返納方手続履行せしむべし。別紙委任状1通及国籍証書（英訳共）1通並に船舶検査証書、検査手帳添付す。右訓令す。」〈官房167号〉

○委任状：「呉海軍経理部長中台順吉：汽船笠戸丸・船籍港呉軍港・総噸数6167噸45、登録噸数3823噸82、に対し呉区裁判所、船舶所有権登記抹消嘱託の件を委任す。明治42年1月20日海軍大臣。」（12月22日に保存登記あり）

○3月19日「呉鎮守府長官・男爵・山内萬壽治発：海軍大臣・男爵・斎藤實殿：汽船笠戸丸東洋汽船株式会社より還付につき客年12月21日検査終了即日受領を了せり。但し、一、覆旧工事を要する箇所は会社より委託工事出願により之を許可し工事施工の事を取り計い置けり。二、不足物件に＜シート・アンカー＞壺挺を除く外凡て会社より現品納入に付領収済。右御届す。」（呉鎮2749号の13）

○4月19日「山内より斎藤海軍大臣へ。汽船笠戸丸用不足物品受領の件：東洋汽船株式会社より還納未済の汽船笠戸丸用＜シート・アンカー＞壺挺本日13日納入に付領収済。右御届す。」〈呉鎮2749号の14〉

○明治42年11月：大阪商船は海軍省に笠戸丸の使用を願い出る。

（注）以下【明治37年・38年戦時書類：巻210】中の大阪商船提出『神戸基隆線使用笠戸丸目論見書』『構造並びに設備変更案概要』による。

○明治42年12月15日：大阪商船は海軍に工事の計画と『目論見書』を提出する。

（目論見書にリンク）

『構造並びに設備変更案概要』の概要は次のとおり。

- 1）船長室・海図室・操舵室を囲む鋼室は船長室内の階段をやめる。
- 2）下層船橋甲板は船幅にわたり後方に延長。従来のボートデッキと連続させる（以下構造にリンク）

○笠戸丸の改造賃下げの件は即日、海軍大臣許可：賃下料月当たり300円。

○42年12月25日大阪商船は海軍から呉にて引渡しを受ける。これに先立ち、大阪商船の技師が笠戸丸を調査している。

（注）笠戸丸が呉に碇泊していた期間は不明。台湾の新聞によれば「関釜航路にあった笠戸丸」とあり、臨時船として同線に就航した可能性がある。しかし、『海商通報』の臨時船の欄には出てこない。

○12月28日：笠戸丸は呉を出港。

○12月29日に同船は神戸到着：兵庫三菱造船所若松町ドックにて船底掃除。左右推進器のピッチを15フィート9インチから17フィートに換装。煙突を10フィート延長し、外煙突をつけて太くする。

明治43年（1910年）

○1月7日：笠戸丸は兵庫三菱ドックを出渠。

○1月8日：笠戸丸は御影沖で試運転。

○1月18日より同船は神戸川崎造船所で改修工事。同時に特別検査および積量測度改測を申請し、英国ロイ

ドの検査申請。

ロイドレジスターブック1910—1911年の記録：Kasato-maru：船籍呉：6209総トン（前年までは6167総トン）、Underdeck4363トン、3849純トン（前年度まで3823純トン）、長さ400.5フィート、幅50.4フィート、深さ26.9フィート、喫水19.0フィート、船舶番号10179：符号 LBJR：船長永田七郎：所有者海軍省、エンジン600NHP、T6汽筒(20—1/2+34+57)×40行程（3段膨張式機関の要目は不変）6167トンは改造で数字が変化したらしい。なお『日本船名録』では明治43年から大正3年まで「カサドマル」と濁っている。『日本船名録』は<かね尺>を使用し、長さ399.60尺、幅49.16尺、深さ27.0尺をフィートに換算すると上記のデータと一致する。

○3月2日付け『神戸又新日報』（以下『神戸又新』<=こうべゆうしん>と略す。）は2月29日正午現在笠戸丸が川崎造船所船渠B号に入渠中と報道。3月8日付け『神戸又新』も笠戸丸は以然B号にあり。

●3月13日付け『神戸又新』は海運界が次第に順調と報道。

○3月28日：笠戸丸は御影沖（神戸住吉の南・マイルポストあり）で公試運転。

○3月23日付け『神戸又新』に初めて「4月8日正午に台湾行きの笠戸丸」の出帆広告がでる。その後3月末の広告は8日と24日基隆行きとなる。

○3月29日付け『神戸又新』3月28日正午、笠戸丸は川崎浮標D号に繫留。

○笠戸丸4月1日工事竣工。

（注）山田早苗氏のご教示によれば笠戸丸は20万円かけた工事が完成し、4月5日午後1時から4時まで一般公開された。山田早苗、高須廣一両氏には笠戸丸関係資料について多くのご教示を受けた。

（注）かくして笠戸丸は客室を増加し、ペンキを塗り替え、スピードアップして大阪商船の優秀客船に生まれ変わった。（設計図の対応部分にリンクする）

○4月6日付け『神戸又新』は5面に笠戸丸の左舷前方の写真（本稿末尾参照）を掲載。説明は「本船は露国よりの分捕船にして海軍省において管理せしを今回大阪商船会社に借入、川崎造船所において大修理を加え台湾航路に充当せんとするものなり」写真によれば船首の船名のローマ字は「KASATO-MARU」で濁りがない。

●土屋博靖「笠戸丸考<2>」『明治村通信』No.59、昭和50年5月：ではこの構図の写真（裏焼）に「大正9年頃」と説明がある。

『大阪商船五十年史』p.230では単に「大改造、明治43年4月8日台湾に初航」とある。航路は神戸—門司—基隆である。

○4月8日：笠戸丸は神戸—基隆線初航海につく。

●4月8日付けの『神戸又新』によれば8日の天気予報は東の風やや強く曇りのち雨、気圧772ミリバールであった。

●4月7日朝神戸港東部で英国汽船「シーファーマルドライズ号」から「だるま船」で大阪へ輸送するダイナマイトや火薬の大爆発事故があり、住宅や学校、電車にも被害がでた。このため9日の地元紙の紙面は事故の報道にさかれ、笠戸丸については報道が見当たらない。

○明治43年4月9日付け『台湾日日新報』（以下『台湾日日』）の広告：大意。「笠戸丸：6300総トン、速力15ノットは元露国の補助巡洋艦として建造し、日露戦役のときは病院船である。今回、当社（大阪商船）は巨費を投じて設備を完成。台湾航路唯一の客船である。特等2人、一等36人、甲種二等40人、乙種二等60人、三等300人の各等に応じ客室を快適に、応接室、喫煙室、書籍室、遊技室、浴室などを設備した。ことに三等は寝席（ママ）を2段にし床下に手荷物を入れ、1人ないし10人を縦横の通路で区画し、近親等の乗合の便を図る。冷蔵庫：無線設備：電灯：電扇：医員：理髪人：女給仕乗船。」

（注）補助巡洋艦（仮装巡洋艦のこと）としたのはこのほうが元病院船というよりも乗客に衛生的でロマンチックな印象を与えるためらしい。

●さくら丸は従来、午前11時基隆発を午後2時発に改定する。

○笠戸丸は1日と15日4:00PM、さくら丸は7日と22日2:00PM、信濃丸は10日、25日4:30PM、讃岐丸は3日、18日4:30PMにそれぞれ基隆発(台南丸と台中丸は横浜、神戸、基隆、安平、打狗(=高雄)線に就航)。基隆にはほかにも寄港する船が多い。大阪商船が笠戸丸を投入したのは鎌倉丸や信濃丸に対抗し、さくら丸の不人気を一気に取り返そうとしたのであろう。

○明治43年4月12日『台湾日日』6面に笠戸丸の全面広告(大意)「笠戸丸=鋼製2重底、船室廣潤、健康と娯楽の設備完全。6300トン、速力15.06ノット、毎月1日15日午後4時基隆発、門司→神戸行き。さくら丸は快速21ノット、他船に比し1日速達の便あり。ドイツ大使ムンニ閣下は設備・待遇において東洋第一と評せられる。」

○明治43年4月12日：大阪商船白荘司(秀之助)支店長の話「さくら丸を笠戸丸に交換する(実施はまだ)。」

○笠戸丸来航の報道：明治43年4月13日付『台湾日日』大意「郵船は日台航路に鎌倉丸に代え欧州航路の立派な信濃丸を配船した。大阪商船も義勇艦隊が極東兵員輸送に使用した巨船カザン号改め笠戸丸を川崎造船所で改装して4月8日神戸発、12日午前5時満船飾も美しく基隆港に入った。基隆からは数隻の小蒸気が満船飾した5隻の団平船を曳いて本船を囲み、音楽と花火と万歳で歓迎、検疫を済ませて棧橋に係船した。タラップは雨よけ覆いをし、用意周到だった。白荘司支店長の挨拶に新元技師の答礼があり、一同シャンペンで乾杯、万歳を唱え、乗客は8時10分発の汽車で台北に向かった。台北停車場にも幅36間大(約65メートル)の懸額を掛け、笠戸丸歓迎の文字を散りばめ乗客を迎えた。」

●4月13日付け『神戸又新』は川崎構内第3区に楠保丸と報道。恐らく解体作業中であろう。

●明治43年4月16日から笠戸丸の出港予定が関西の新聞に現れる。

○4月19日付け『神戸又新』は「4月19日笠戸丸、基隆より入港」と報道(同紙の神戸港出入船舶欄には前日正午の在泊艦船の一覧表が時々でる)。

○4月24日付け同紙は同日笠戸丸神戸出港、基隆へと報道。同日同紙は神戸税関の陳列室を紹介。また皇国殖民会社代表土井権大(笠戸丸が明治41年ブラジルに向けて出帆する前、甲板で移住者に演説した代議士ドイ・ゴンダイ)は鹿児島民2人に対し証拠保全の申請をした。理由はブラジル到着後移住者が「農事労働者でない」と届けたため会社が損害を受けたためという。水野龍を証人にしたいが水野は27日旅順丸(6月10日参照)で南米に行くので訊問してほしいというのが証拠保全ということらしい。

○5月9日付け『神戸又新』は8日正午現在、笠戸丸が神戸港第5号浮標に繫留中と報道。8日夕方出港なので、船客ははしけで運ばれ沖(あるいは5号浮標)から乗船したと見られる。(はしけにリンク)

○『台湾日日』明治43年7月は笠戸丸1日と15日4:00PM 基隆発、神戸へ。

ここで当時台湾航路に就航していた大阪商船の3隻を比較すると下表のようである。

	総トン数	長 * 幅 * 深	速力	竣工	造船所	喪失
	トン	フィート	ノット	年		年
さくら丸	3204	335 * 43 * 23	21.4	1908	三菱	1929
台南丸	3358	333 * 42 * 25	15.6	1897	英国	1944
笠戸丸	6209	400 * 50 * 38	14.5	1900	英国	1945

基隆→神戸間は1,014海里=約10ノットで直航すると101時間=4日6時間である。

□コレクター仲島忠次郎氏：姉上の台湾から内地への里帰りに使用した笠戸丸の写真絵はがき3点、明治40年代以降の旅行案内書70冊、明治43年4月5日以降の大阪商船案内書などを所有。(昭和57年春に仲島氏宅で取材)。

□仲島氏の基隆港の印象：あそこは細長い要塞地帯の港：汽船はわざわざ基隆入港前に煙をだす。氏は当時25才日給1円20銭で裁判所書記。1食40銭、銀座の有隣堂の隣が絵はがきのトンボ屋で葉書は1銭5厘であった。(仲島忠次郎にリンク)

○明治43年6月3日の予告：大阪商船は笠戸丸、さくら丸、不動丸で、郵船は信濃丸、讃岐丸(＝常陸丸級)と欧州航路の大型船を廻してサービス競争の様子が見える。信濃丸は日本海海戦で仮装巡洋艦としてバルチック艦隊を最初に発見した殊勲の船(信濃丸にリンク)。

○明治43年6月17日：大阪商船はたこま丸、笠戸丸、さくら丸を使用。

●明治43年7月、『川崎重工業社史』p.314によると犬上汽船富美丸(2024トン)の不良箇所調査で二重底油槽マンホールを開いた刹那、爆発事故発生。技師工員に死傷者を出した。この後、修繕船の工事着手に先だって調査をするときの教訓となった。

●明治43年：森丙牛『台湾蕃族の種類』を出版・森丙牛は大正15年に笠戸丸から投身自殺事件を起こす。

○笠戸丸は8月12日基隆着：15日発神戸へ：28日基隆着：9月1日基隆発・神戸へ。

○12月20日付け『東京日日新聞』は笠戸丸毎8日と24日に神戸午後4時発。さくら丸(服部柴太郎船長)は1日と15日に神戸発。

明治44年(1911年)

ロイドレジスタブック1911-12年の記録に<笠戸丸＝無線電信の設備あり>が加わる。所有者は海軍省。その他の要目は変わらない。明治43年4月の広告に無線電信の文字がある。

●大阪商船は神戸－基隆線に亜米利加丸を就航させ、台中丸は同航路から撤退。

○7月海軍省は笠戸丸を有事の際は海軍が使用する条件で大阪商船へ払い下げることを決意した模様。

●日本で最初の真空管ができる。

明治45年のち大正元年(1912年)

ロイドレジスタブック1912-13年の記録はKasato-maruと大正7年までにごりがない。同書ではこの年から所有者が海軍省から大阪商船に変わり、大阪船籍となる。6209総トン、underdeckが4363トンで1トン増える。3849純トンは不変。船長永田(七郎)は大正9年まで継続。

□1月1日：清国は中華民国と国号を改称

○1月2日付け『海商通報』笠戸丸(永田七郎船長)は門司にあり。3日神戸着。8日神戸発。9日門司。12日基隆着。15日基隆出港：亜米利加丸(加納鹿之助船長)は3日基隆着。7日基隆出港。10日門司。11日神戸着である。基隆を基準にみれば笠戸丸は毎月1日と15日、亜米利加丸は7日と22日のペースである。出港日は年により多少変更がある。所要日数4泊5日は両船とも最後まで変わらない。いずれも門司経由であり、門司は神戸着の1日前か神戸出港の1日後で門司を抜かした航海はない。

○1月18日笠戸丸は門司にあり19日神戸着。25日神戸発。26日門司。29日基隆着。3月1日基隆発。4日門司。5日神戸着。8日神戸発、9日門司、12日基隆着。15日基隆発と規則的である。

○4月22日の広告では「笠戸丸：台湾航路の巨船、神戸出港は毎月8日と23日。6300トン、無線電信の設備あり。客室広潤(ひろくゆったりとしている)華麗にして船体動揺せず、航海の安全と愉快さを増すべき諸般に設備完全なり。」

(注)タイタニック号の氷山衝突はこの年＝1912年4月14日夜11時40分である。このときは無線電信が活躍した。遭難信号を従来のCQDからSOSにした使い初めといわれる。神戸基隆航路では笠戸丸と亜米利加丸が最初に無線電信を設備した。

○大阪商船株式会社は海軍省へ笠戸丸購入契約書を明治45年1月19日提出。

○3月5日笠戸丸は大阪商船へ移籍：書類によっては「3月31日海軍省より購入、6209トン、明治33年英国製：大正6年ケープタウン航路の第1船：昭和5年4月21日廃船時6011トン」有事契約は解除。

明治45年：笠戸丸：永田七郎船長の日程の例

5月1日基隆発	5月15日基隆発	6月1日基隆発	6月15日基隆発
5月4日門司発	5月18日門司着・発	6月4日門司着	6月18日門司着発
5月5日神戸着 (3日後)	5月19日神戸着 (4日後)	6月5日神戸着 (3日後)	6月19日神戸着 (4日後)

5月8日神戸発	5月23日神戸発	6月8日神戸発	6月23日神戸発
5月9日門司着	5月24日門司発	6月9日門司発	6月24日門司発
5月12日基隆着 (3日後)	5月27日基隆着 (5日後)	6月12日基隆着 (3日後)	6月27日基隆着

(注) 神戸での停泊期間は1航海おきに3日間と4日間である。基隆で5日間停泊しているのは月の大小に関係ない。これは出港日を基隆で1日と15日、神戸で8日と23日にするためらしい。新聞広告をみると出港日は毎月同じ日に設定されている。

□ 7月30日：明治を大正と改元

○笠戸丸は垂米利加丸とともに神戸基隆線に就航中。当時、笠戸丸を自社船としたポスター（博物館明治村所蔵）を横浜マリタイムミュージアムの展覧会（平成5年7月18日－8月31日）で見た。ふっくらとし洋服姿の少女を連れた和服の女性がハイカラな蝶の髪飾りをしている。沖に2本マスト単煙突の汽船が見える。ポスターの解説に「貨客船笠戸丸」とあるが、大阪商船は、就航時は客船として宣伝していた。

笠戸丸	一等38人・二等145人・三等456人：無線局あり
垂米利加丸	一等69人・二等74人・三等524人：無線局あり
大正元年12月現在、大阪商船の社船の1割に無線設備があるに過ぎない	

大正2年(1913年)

ロイドレジスターブック1913-14年はKasato-maruで要目も前年と変わらず。所有者は大阪商船。

●大阪商船はボンベイ航路開始。

○台湾航路の笠戸丸の予定：2月1日、15日、3月1日、15日、4月1日、17日、5月1日、5月17日にそれぞれ基隆発―門司・神戸行き：

森勝衛（元船長協会会長：昭和59年1月取材）の話。「商船大生時代、大成丸で465日の世界一周の途中、4月―5月ブラジルへいく。笠戸丸入港のけはいがあったが誤報と知らされた。実際には中村汽船の第二西海丸（加藤船長）が入港。（森勝衛船長にリンク）

○大正2年6―8月：笠戸丸や垂米利加丸でTYK式無線電話機を設置（港内で使う）。無線電信は前述のごとく、すでに設備済み。

大正3年(1914年)

○笠戸丸は1月1日、17日基隆発（前年5月と同じ）『東京日日新聞』1月26日付けに事故の記録あり。「大正3年1月25日午前7時：大阪商船笠戸丸6209トン は下関入港に際し、激流のため、押し流され、碇泊せる目尾丸（＝サカノオマル）2064トンの船首に衝突、笠戸丸は左舷のトラップを破壊し、左舷に凹みを生じ、目尾丸は甲板と船首を破壊された。さらに笠戸丸は下流に碇泊中の大和丸の左舷に衝突し、同船に僅小の被害を与えた後、辛うじて繫留された。一方、目尾丸は衝突の衝撃で錨綱が切断、これまた大和丸に接触して、

未だに両船は分離できないでいる。笠戸丸は応急修理の必要があり、25日出港予定を延期し、26日台湾に向かう見込み（下関来電）。

『大阪朝日』の記事「1月25日門司港において目尾丸（しゃかのをまる）、大和丸と衝突した笠戸丸についてはロイド門司監督、海事官は航海に差し支えなしと宣言したが長崎より特に来門したロイドの総監督アントケン氏は『なお十分な検査をせよ』と26日大阪からきた鍋本大阪商船監督とともに検査中で26日出発は無理、目尾丸は前方より左舷へ34フィートの亀裂、空船の大和丸は船の鉄板一枚落ち18フィートの亀裂、両船とも神戸に回航入渠、このため大阪商船の損害は莫大と見られる。」

（注）25日は暴風警報：低気圧が日本海中央で752ミリバール：東北東の風。

『審判裁決録』（p. 326）では大正3年11月16日付けで被審人永田船長が「曇天、北西烈風と大潮激甚時にもかかわらず第2号係船浮標を見捨てて港外に出るに当たり錨地の選択を誤って進行した過失によるものとなり、情状酌量のうえ海員懲戒法第2条第2号により甲種船長免状の行使ヲ1ヶ月停止」と記録されている。

●笠戸丸はこの修理の後、大正3年3月31日の船舶積量測度法公布によりそれまでのかね尺を改め、フィート単位を適用し、百立方フィートを一トンとし、総トン数に算入する範囲が決ったので、大正5年以降『日本船名録』の総トン数に変化する。『ロイドレジスターブック』では1916—17年（大正5—6年）まで6209トンである。

下表は『日本船名録』で大正4年までかね尺を使用した。換算すると長さ等は不変。

大正	総トン数	純トン数	長さ	幅	参考／ロイドレジスターブックによる数値
3年 1914—15	6209トン	3849トン	399.6尺	49.1尺	6209総トン 400フィート 3849純トン
4年 1915—16	6209トン	3849トン	399.6尺	49.1尺	6209総トン 400.5フィート 3849純トン
5年 1916—17	6003トン	3682トン	400.5フィート	50.0フィート	6209総トン 400.5フィート 3849純トン
* 6年 1917—18	6023トン	3552トン	400.5フィート	50.0フィート	6023総トン 400.5フィート 3560純トン

* 大正5年と6年で総トン数と純トン数に変化あり。

●1月23日議会で「シーメンス事件」が追及される。3月山本権兵衛内閣総辞職。

●森勝衛（昭和59年1月取材）「大正3年2月末—3月ごろ汽船実習で笠戸丸乗る。大成丸で帰国後香港や神戸へ行き、卒業に必要な汽船の実習期間が不足。実習生として笠戸丸にのる。煙突の後ろが居住区＝（設計図からみておそらく左舷後部の修業生室だろう）だった。永田七郎船長（安政6年生まれ）は大阪商船のNo. 1船長：年長でだれからも尊敬される温厚な紳士だった。ニコニコして親切。森の世界周航を「えらいことやったね。何も教えることはない」と逆に話を聞くらいだ。」（森勝衛船長にリンク）

●永田七郎船長の遺児永田太郎氏（明治32年生まれ）を昭和45年、刈谷市に訪問。永田太郎氏は香港で終戦を迎える。自宅は戦災に遭い、その後病気がち、住まいには父の船長服姿の写真が飾られていた。「幼いころ父は朝自宅から人力車で港へいき乗船した。笠戸丸の船内を神戸港で見せて貰った」という。

○武内貞義『台湾・上巻』（台湾日日新報社、大正3年、pp. 463—464）に「信濃丸、備後丸、笠戸丸、亜米利加丸が1カ月8回航海する」とある。

第1日基隆4:00PM 発
第4日門司未明着
第4日門司4:00PM 発
第5日神戸早朝着

第1日神戸正午発
第2日門司早朝着
第2日門司4:00PM 発
第5日基隆早朝着

- 3月1日大阪商船は北日本汽船会社設立：北日本汽船会社は後に昭和10年ごろ この笠戸丸を用船する。
- 6月23日：大阪商船は香港丸を東洋汽船から購入し9月から笠戸丸、垂米利加丸、香港丸の3隻で自社だけでも月6回の航海体制をしく。『大阪商船五十年史』p. 231)。
- 7月28日、世界大戦始まる：森勝衛運転士は大戦勃発を知らずに馬來丸でシンガポール入港時、砲台から警告射撃を受ける。船長は須川邦彦（『無人島に生きる十六人』の著者）
- 7月31日ドイツの巡洋艦「エムデン」(emden にリンク) は青島をひそかに出港。通商破壊戦を開始。
- 8月23日：日本もドイツに宣戦布告 (1914—1919年)。
- 10月28日：「エムデン」はペナン港を奇襲、ロシアの巡洋艦「ゼムツーク」を撃沈（「ゼムツーク」は1905年に日本海海戦に参加した）。
- 11月9日「エムデン」は豪巡洋艦「シドニー」に捕捉され、座礁破壊される。
- 11月20日大阪商船社長中橋徳五郎（明治39年ヨリ現職）から堀啓次郎（昭和9年まで）に交代。

大正4年（1915年）

- 1月18日：日本は中国に対華21カ条要求。
- 2月4日：ドイツは指定水域で潜水艦による無警告撃沈を宣言。
- 大正4年1—4月：笠戸丸は6日と21日に基隆発である。
- 大正4年2月5日発行『海事新報』の広告「笠戸丸は毎月神戸発14日正午発：門司15日午後4時発：28日神戸発：29日門司発」である。郵船の台湾航路は信濃丸、因幡丸、備後丸で大意次のような広告がある。「右3船はいずれも6千トンの巨船で荒海も動揺なく一・二等客室の設備優良なのはもちろん乙種二等にも娯楽設備あり、三等は日本座敷風に改めたので旧式客船に比し面目を一新せり。」
- 大正4年3月4日：笠戸丸は早朝基隆入港の予定だったが風波が高く、正午入港。0時20分岸壁に係留。乗客は0時20分発の列車に乗遅れる。東京税務監督事務官西脇晋のみ岩政税関長の出迎えでランチで上陸、12時発の列車で台北に向う（3月5日付け『台湾日日』）。
- 笠戸丸船長は大倉吉太郎（大倉も名船長と鈴木盛氏の手紙にある）。
- （注）森勝衛氏の記憶では「大倉氏は石川県出身、地方の商船学校出身。脱船経験があり「自分のマネをするな」といわれる。機関長は伊藤寛（明治9年生）にこにこした、おっとりした人、一等運転士は新井昇一（のち印度丸船長のとき森勝衛が一等運転士）であった。」
- 12月21日：日本郵船の八坂丸は地中海でドイツ潜水艦に雷撃され、金貨200万円とともに沈没。船長は山脇武夫で犠牲者皆無（森勝衛船長にリンク）。
- ◇大正4年12月31日現在の『日本船名録』（大正元—3年の『日本船名録』の数字を括弧内に示す）笠戸丸：6003（6209）総トン：3682（3849）純トン：長さ400.5（399.6）フィート、幅50.0（49.1）深さ38.0、甲板3層、汽機双参2,185圧（ポンド）＊測度法の変更による。

大正5年（1916年）

この年、日本は債権国へ、汽船会社多数設立。（この年、笠戸丸の2度目の南米行きがある）

- 5月16日付け『台湾日日』は船旅の旅行記。船客や船員の雑観が興味深い。
- 「神戸基隆線は2社で4隻で十分で、6隻だと採算がとれない。もっと他の航路に船腹を廻したいと大阪商船は命令航路を辞退する動き。郵船の因幡丸が抜け、次は笠戸丸か」という報道が6月29日付けの『横浜買

易新報』に現れる。

●5月1日付け『神戸又新』は4月30日に信濃丸で神戸へ帰任した川村元帥の視察談を載せている。また台湾から生番（ママ）を大勢連れて来て閑院宮殿下などに引見させている。

（注）当時の新聞記事には今日の「差別的な表現」がままある。

○郵船は信濃丸、備後丸、因幡丸（各1と6の日）、大阪商船は笠戸丸（14日と28日）亜米利加丸（4日・18日）香港丸（8日・24日）が神戸発である。

（注）因幡丸は5月6日と21日出港と広告。しかし5月8日付け『神戸又新』の出帆広告からは消えている。因幡丸は6日に最後の基隆への航海に出たと推定される。

○8月23日：笠戸丸は門司で舵機故障。24日嵐風で12時間遅れて26日午後4時に基隆着。外港に停泊し乗客をランチで運ぶ。8月28日基隆発は延期。笠戸丸は8月30日に神戸に向かう予定（8月28日付け『台湾日日』）。

○夏までは神戸基隆線に笠戸丸存在。9月から亜米利加丸、香港丸のみ運行する。

○「笠戸丸は9月北米航路に転じた」という記述が浅香貞次郎編『台湾海運史』（台湾海務協会、昭和16年、p. 118）にある。おそらく南米の誤記：同書は「大正11年4月笠戸丸基隆航路に復活」と記す。

●11月1日付け『神戸又新』は香港丸6日、亜米利加丸13日神戸発の広告を掲載。笠戸丸はない。2日付けの「神戸港出入船舶」欄にも笠戸丸はない。

●11月5日付け『海事新報』：日本郵船・台湾航路の広告は、信濃丸、備後丸の2隻のみ。

台湾では「郵船と大阪商船で計4隻の運航は内地の事情で仕方がないが 信書の遅延は困る、電報料を安くしろ」という声ができる。

●11月30日英仏海峡で永田丸沈没。

○12月22日付け『横浜貿易新報』に「笠戸丸南米行き神戸、門司、香港、シンガポール、ダルバン、ケープタウン経由大西洋岸12月27日出港の予定」とでる。12月27日発は後に29日に延期された。

○12月23日付け『神戸又新』の出帆広告に「南米行き笠戸丸：神戸、門司、香港、シンガポール、ダーバン、ケープタウン、リオデジャネイロ、ブエノスアイレス、1月4日神戸発」がある。

（注）神戸発は14日さらに15日に延期されている。『大阪商船八十年史』p.55では門司がなく長崎が入り、その他寄港地が増加している。

12月21日と22日付け『神戸又新』には23日のような広告はない。22日付けの『神戸又新』は多喜丸がビスケー沖でドイツ潜水艦に撃沈された記事を大きく取り上げている。『横浜貿易新報』はドイツ潜水艦の脅威を大きく取り上げ、連合国などは50隻以上が沈められた。英国の海軍評論家アーサー・ボーレン氏は商船も武装すべしと主張と報道している。

◎大正5年12月29日：大阪商船は12月から笠戸丸を南米東岸航路の第1船（郵船も翌年から昭和6年まで配船）として配船。この航路は世界大戦の影響でヨーロッパから南米向けの荷動きがとまったのを先取りしようと開設した。航路は横浜・神戸・長崎・香港・シンガポール・モーリシャス・ダーバン・ケープタウン・リオデジャネイロ・ブエノスアイレス→ケープタウン・ダーバン・シンガポール・長崎・神戸：これを西航南米線と呼称した。南米で読んだ資料によると新航路開拓には大きい立派な船が良いということで笠戸丸が選ばれたらしい。翌年たこま丸、志あとり丸、ばなま丸で年7回の南米航路となりその後も次第に拡大、日本が太平洋で戦争に入る前の昭和15年まで続いた。コロンブーダーバン間2週間の航海では途中「赤道祭」があり、船員が双眼鏡に赤い線を塗って「ほれ、赤道です」と船客に見せるなどのことがあった。笠戸丸の南米航路の定員は一等船客36人、二等40人、三等451人で神戸基隆線より二・三等がだいぶ減っている。遠洋航海で、船員数が増え、船客には居住性を配慮したのかも知れない。（寄港地のエメラルドのような夜景という文が『海』所収）

○12月27日、出発港の横浜は暮れの大風で砂や石がばらばら飛び、舳は通行止めとなった。紀州沖の低気圧で生温かい風が吹き荒れたのだ。この日の新聞は3月15日に「たこま丸」が南米東海岸へ向かう、カルカッ

タ行きは1月8日豊浦丸という記事広告を載せている。笠戸丸の出港は29日に延びたと推定する。

(注) 12月30日付け『横浜貿易新報』の要旨「さる25日以来横浜に於て遠洋航海準備中の笠戸丸6029トンは昨29日午前7時、同社南米航路の第1船として横浜を出港ブラジル・ベノスアイレスに向かいたるが載荷は木材、硫黄、雑貨を1000余トンにして神戸に寄港し移民300余名を積載するはずなりと。」

(注) 貨物については次の記事と比べても大正時代の軽工業国・日本の姿が見える。「大正10—13年の南米向け主要貨物は往路：米・麻/麻製品・木材・木製品・綿製品・茶。帰路：コーヒー・綿・小麦・鋼鉄/鉄・小麦」これが昭和34年ごろから往路は工業製品が主流になる。

●笠戸丸不在の神戸基隆航路は亜米利加丸、香港丸2隻で続行。

大正6年(1917年)

この年1月：笠戸丸は南米へ、また9月にはインドへ行く。

●1月9日：ドイツは無制限潜水艦作戦を宣言。

○1月15日付け『神戸又新』は14日正午現在、笠戸丸が神戸港の第10号浮標に繋留中と報道。同日付け出帆広告は笠戸丸が15日午後4時神戸発南米行きと予告している。

この日の同紙は14日発生の横須賀軍港における巡洋戦艦「筑波」の火薬庫爆発事故を報道している。

●1月16日付け『神戸又新』は「南米行き、たこま丸3月中頃」で笠戸丸は消えている。

○1月に笠戸丸が香港で迷彩という写真が『大阪商船八十年史』(p. 44)にある。これは笠戸丸が平甲板船であるのに写真は三島型船であるので誤りの可能性がある。迷彩した記憶は当時の事務長小石昌範氏(明治22年生まれ)が記憶していた。土屋博靖「ブラジル移民第一船<笠戸丸>の生涯」『明治村評判帖5』(pp. 173—174、及び同氏の『明治村通信』59号、昭和50年5月に連載中の「笠戸丸考(2)」pp. 2—4)などによると香港出港に際して船員が危険手当を要求してストライキを行い、小石氏が大阪の本社の間を奔走した。7月1日付け『横浜貿易新報』日本郵船博多丸はマルセーユ行きにあたり、備砲を積み軍艦色に塗り、堂々たる仮装艦となり、昨30日第5号岸壁に係船して荷役中。

◎9月22日：笠戸丸は大阪出港：門司、コロンボ経由でボンベイに向かう。大正6年9月9日から日本人船長に代えたとある。この年ボンベイ線は使用船を6隻から8隻に増加し、月2回の定期航海を開始した。

●9月26日：日本郵船の貨客船常陸丸(2代：6716総トン)は欧州に向かう途中インド洋でドイツの仮装巡洋艦「ウォルフ」に攻撃され、捕獲されたのち11月8日沈没させられた。(常陸丸：9月26日正午位置北緯1度29分東経73度35分：長谷川伸『印度洋の常陸丸』全集第9巻、朝日新聞社、昭和46年、p. 309参照)このころ、笠戸丸は台湾付近であったろう。初代の常陸丸も日露戦争でロシア軍艦により撃沈された。

□ロシア2月・10月革命(1917年11月2日ソビエト政権成立で独ソは休戦状態)。

◎大正6年12月8日：笠戸丸は大阪出港、19日未明神戸出港、門司、香港、シンガポール、コロンボ、ボンベイに向かう。このころ船腹不足で貨物船の船倉の空間を仲介商売する「スペース屋」が現れる。政府が補助金をだすので船会社は安く荷物を運んでいる。これを5トン、10トンと切り売りするのである。

大正7年(1918年)

この年、笠戸丸はボンベイ航路：9月一時台湾航路へ。

●亜米利加丸、香港丸が神戸基隆線にいる。笠戸丸はいない。

●大正7年2月5日付け『海事新報』広告「大阪商船は南米へ年4回配船」。

○大正7年3月16日笠戸丸はボンベイに向け横浜出港。

○拓殖情報社台湾支局長平井保蔵氏は大正7—8年ごろインドに笠戸丸で往復する。「帰りにシンガポールを出てから門司につくまで、だいぶ臭いものを食べさせられた。漬物は嫌いな沢庵ばかりで困った。多分冷蔵庫の関係であろう」と談話あり。(『台湾航路旅客サービス管見』既出：pp. 32—33。)

□印度洋は気温が高い。昭和5年の印度洋で客室華氏90度(摂氏32.2度)、機関室缶前華氏120度(摂氏48.8

度)～華氏140度(摂氏60度) 広野八郎「華氏140度の船底にて・下巻」(p. 99)。巡洋艦「吾妻」で明治37年7月20日、上甲板摂氏25度、機関室43度、缶室58.8度を記録。海員掖済会の雑誌(大正8年1月1日)に火夫は水を3升呑むとある。

●4月大阪商船はボンベイーマルセーユ航路を開始。呂宋丸の一等運転士に森勝衛、襟裳丸、西貢丸が就航：甲板に4.5インチ砲を積み、上等兵曹と一等水兵が乗り込む(5月にボンベイーゼノア線を開始：ボンベイーゼノアーマルセーユ線となる。以後改定多し)。

●4月5日：日英陸戦隊がウラジオストックに上陸。(8月2日：シベリア出兵宣言)4月に日米船鉄交換条約=25万トンの鉄材と37万重量トンの船舶を提供、このほかに大阪商船は馬來丸、印度丸、爪哇丸を米国に提供。

○6月1日付け『横浜貿易新報』に6月6日神戸発でボンベイ行き笠戸丸がある。郵船の航路は『東京高等商船百年史』(p. 166)に地図入りで神戸ー香港ーシンガポールーペナンーコロンボーボンベイである。

●5月20日：南米行きは「志あとり丸」9月16日：南米行きは「たこま丸」で、したがって南米線に笠戸丸は見あたらない。笠戸丸は9月2日神戸基隆線に一時復活する。

●大正7年5月5日付け『海事新報』広告「大阪商船は南米へ年7回配船：サントスにも寄港」。

●6月30日：明石元二郎大將が台湾総督に就任：7月22日信濃丸で基隆に向かう。

○大正7年9月1日付け『神戸又新』笠戸丸は9月2日正午神戸発門司經由基隆へ「6000余トン客室完備待遇懇切無線電信局各基隆着直に奥花、灘南など各地へ接続」同日付けでボンベイ航路にも笠戸丸9月25日発の広告がある。

◎9月2日正午：笠戸丸神戸発、9月3日4:00PM：門司発ー基隆行き。

9月16日付け『神戸又新』は神戸の築港が起工後11年で八・九分進捗したと報道。

笠戸丸は9月16日神戸発、9月17日門司発、亜米利加丸は9月30日神戸発、10月14日神戸発、10月28日神戸発、香港丸は10月21日神戸発、11月4日神戸発：これで見ると亜米利加丸と香港丸の1週交代出発に笠戸丸が入ってペースが乱れたようにも見える。香港丸は大正7年8月シベリア出兵に徴用され(『大阪商船八十年史』p. 43) 亜米利加丸も軍用船で徴発されたらしいので、第一次大戦中の航路は、平時のように規則的でなくても不思議ではない。

○『神戸又新』は「笠戸丸9月25日(神戸発)門司、香港、シンガポール、コロンボを経てボンベイ行き」の出帆広告を掲載。しかし、順延し、10月12日付けの同紙は「笠戸丸は10月15日ボンベイ行き」と報道。このころ出帆したらしい。

◎大正7年11月29日午前1時、笠戸丸はボンベイ碇泊中第2ハッチから発火。午前10時に鎮火。船体の損害軽微。このころ大阪商船は月1回、日本ー香港ーシンガポール：ボートスエッテンハム：ペナンーコロンボーボンベイを運航。

大正8年(1919年)

○大正8年1月25日：笠戸丸はボンベイに向け出港。台湾航路には笠戸丸なし。

郵船の信濃丸、備後丸、大阪商船の亜米利加丸、香港丸の4隻体制が5月まで継続(大戦終わる。1919年1月パリ講和会議)。

大正9年(1920年)

インド：ボンベイ線に笠戸丸あり。

○大正9年2月18日：笠戸丸は神戸ー門司ー香港ーシンガポールーコロンボ經由ボンベイへ。

○広告に「ヨーロッパ行きイタリー・ゼノア行き荷物引き受けます」とある。(神戸出航は2月24日)

○ボンベイ航路時代の笠戸丸(河田熏雄：明治11年生まれ、大正9年ボンベイ線笠戸丸の船長、大正14年退職：三木機関長：明治5年生まれ、大正9年ボンベイ線笠戸丸の機関長、昭和2年退職：昭和17年?逝去：

遺族は三木船長の乗船として「笠戸丸」と欧州航路の「あるたい丸」を記憶)。

◎日台航路時代の笠戸丸については、NHK 放送史編纂の専門家佐藤勝造氏から折りにふれ、ご教示を受けた。その佐藤勝造氏(大正6年生)から「大正9年に父の棟造(=明治20年生、42年東京高商卒)がインド・ボンベイに旅行中、母に宛てた書簡の中に『笠戸丸』の字句がある」とその複写を郵送してくださった。大正9年3月28日付けの手紙の要旨は「ボンベイでお世話になった日本綿花社員の木村生三氏(大正2年東京高商を卒業)が4月7日『笠戸丸』で帰国するので、同氏をしばらく2階に寄宿させ、着物も貸してあげよ」というものである。

日台航路時代の笠戸丸調査に難航する筆者を見かねて、佐藤勝造氏は「○月○日の台湾日日新報を見なさい」「古書展で笠戸丸の関連書があった」と絶えず情報をくださっていたが、その佐藤勝造氏もまさか、ご自分の父上がボンベイ航路時代の笠戸丸に縁があったとは予想されていなかったようである。

佐藤勝造氏によると、父上は当時、インドを商用で旅行中で、このとき、母上の貢子さんは兵庫県西の宮にお住まいだった。2月24日付け『神戸又新』3面の出入港欄によると「笠戸丸は23日17号浮標に繫留、本日コロンボに向けて出港」とある。笠戸丸が2月24日に神戸を出港したとすると途中、寄港地があったとしても、3週間後の3月18日すぎはボンベイ(横浜ーボンベイ間5、352海里10ノット23日行程)には到着したろう。3月28日になれば佐藤棟造氏が「4月7日に笠戸丸はボンベイを出帆」と記したように、帰港のスケジュールも確定しよう。インド航路船の帰航時の主な積荷は綿花、石炭であった。軽工業時代の日本は繊維製品が輸出品目に大きな比重を占め、その原料の綿花や燃料の石炭を日本に発送する木村氏の「日本綿花」は、大阪商船から見れば上得意である。インド各地からの集荷や倉庫や荷役の状況を把握し、4月7日出帆予定を10日前に確認できたのは、日本綿花社員ならできそうである。

また、書簡には「笠戸丸では、木村氏と高商同期の鈴木氏も帰国の予定で、その地の見物のご案内を」とある。大正2年高商卒の木村・鈴木両氏は、このとき30才前後か。(鈴木富次郎：鈴木彦四郎、鈴木享の3氏が一橋卒業名簿にある)後日、佐藤勝造氏にお目に掛かった時「親父はずいぶん親切だったな」と苦笑しておられた。大正時代ともなればホテルや旅館も相当にあったろうが、同窓の会社員の生活感覚や父上のお人柄が偲ばれ興味深い。

●このころ、戦艦「陸奥」進水、同「長門」竣工。

◎笠戸丸は大正9年4月30日正午には神戸港の東神岸にいる(『神戸又新』5月1日付け)2日付け同紙の出帆広告では5月17日神戸発基隆に向かい、この日から9月13日まで台湾航路に復帰している。この理由は亜米利加丸、香港丸の入渠期間を肩代りしたものらしい。

笠戸丸が5月中旬に日台航路に戻ってから、10月のボンベイ行きまでの間に5月24日、6月7、14、21日、7月5、19日、8月2、16、30日、9月13日に10回の基隆を出港している。一方、香港丸は6月14日、亜米利加丸は7月26日以降、しばらく出港予定がない。

◎作家・佐藤春夫は台湾に旅し、この年、6月下旬か7月上旬、基隆に着き、10月18日ごろ神戸着：10月21日小田原着という調査結果が佐藤春夫の研究者：邸若山により明らかにされている。大正15年の森丙牛の笠戸丸からの投身自殺事件を調べていて、佐藤春夫の台湾旅行時期を文学研究者が問題にしていることを知った。佐藤春夫によると森丙牛は佐藤春夫の当時29才より2回り(24才)年長の丑年であり、日清戦争に従軍：当時・博物館長であった。(注)森丙牛については大正15年参照。

●邸若山「佐藤春夫台湾旅行行程考」『稿本近代文学：つくば文芸』(筑波大学、平成2年11月、pp. 114—125)は台湾到着を6月30日と仮定している。佐藤春夫は『旅人』で「7月の始めだ」とある。佐藤春夫が6月最後か7月最初の神戸基隆線を利用したとして、この頃の定期船4隻の運航状況を見ると、可能性の高いのは信濃丸、次が笠戸丸である。信濃丸は6月30日に基隆に着いている。これは神戸で汽缶の掃除のため1日延着したためで6月29日到着予定であった。この延着は6月28日付け『台湾日日』で明かである。佐藤春夫が信濃丸に乗船していたとすると、台湾到着を「6月末か7月」と曖昧に書いた理由は、延着による日程の混乱によるものだろう。

ただし、信濃丸は日本海海戦で「敵艦見ゆ」という第1報を打電した有名な船であったこと、出発遅延に伴う不快な状態は、当時、作家・佐藤春夫は恋愛問題で鬱屈気味だったとはいえ、それだけに書き残しそうだ。

一方、笠戸丸の基隆出港は6月21日、7月5日である。定期なら28日神戸出港、7月2日基隆着のはずである。この日程は大正9年7月5日付け『台湾日日』に「白莊司秀之助大阪商船支店長の後任、樋口茂助氏が7月2日基隆入港の笠戸丸で着任した」という写真入りの3段記事で確認できる。取材相手先が大阪商船支店長であれば、その船名や入港日を間違える可能性は低い。佐藤春夫が笠戸丸で来台すれば、乗船日は6月28日、下船日は7月2日と月が変わるので6月末か7月初めと記す可能性がある。笠戸丸は信濃丸よりも、ネームバリューが低い。

ただ、7月1日の『台湾日日』は珍しく航海中の笠戸丸から29日付けの電信「曇天だが風なく海静なり。今朝五島の南方を南下中。2日未明には基隆着見込み」を掲載し、おもな乗客として6人の名前をあげている。この中には佐藤春夫の名前はない。29才の作家佐藤春夫も当然一等船客だったろうが、当時、主な船客として報道するのは行政・経済・軍事関係者に限られていたのであろうか。『台湾日日』によると、この後の郵船備後丸も神戸出帆を1日延期し、基隆入港は7月6日となった。亜米利加丸は6月28日と7月12日基隆出港。香港丸は5月24日、6月7日出港で、この後、基隆からの出港予定が見あたらない。

筆者は上記の情報を勘案して、佐藤春夫がのちに「訪台は7月そうそう」と書いていたことから乗船は笠戸丸であったと推定する。(佐藤春夫にリンク)

ところで大阪商船支店長、樋口茂助の記事のなかに「目下、香港丸」は入渠改造中である」という言葉がある。『台湾航路案内』(大正11年?)には「一昨年香港丸・亜米利加丸は大改造を行って賞賛を博し、また笠戸丸も内部を一新…」とある。このことから、香港丸は6月中旬以降、神戸発の出帆広告にあっても基隆に来ていない理由などが推定できる。

大正10年(1921年)

笠戸丸は依然ボンベイ線にあり(神戸三菱、川崎造船所でスト)。

○大正10年6月15日：笠戸丸はボンベイ行き；神戸、門司、香港、シンガポール、コロombo：『横浜貿易新報』による。

大正11年(1922年)

5月から笠戸丸基隆線に復帰。

●大正11年4月郵船は伏見丸(10,940総トン)を5月5日基隆に回航し、長崎回りで神戸横浜へ運航すると発表(遠距離航海船の基隆へのたちよりは珍しくないが)大阪商船は大正11年5月1日から笠戸丸を神戸基隆線に復活：2月—9月のボンベイ線に笠戸丸はなく5月前に貨客船から客船へ再改造したことを裏付ける。大阪商船『台湾航路案内』大正11年5月(3ツ折6ページ建て)笠戸丸の右舷写真入りで要旨次のように述べている。

船名	総トン	速力	一等	二等	三等
亜米利加丸	6069 ^{トン}	19 ^{ノット}	51 ^人	50 ^人	615 ^人
香港丸	6006	19	51	57	559
笠戸丸	6039	16	21	40	452
明治43年の笠戸丸	6300	15	38	100	300

「週1回を10日間に2回に増やす。かつて就航していた笠戸丸(写真)・を大改装して増配(明治43年に比し特・一等14人、二等60人が減り、三等152人、速力が1ノット増えている)一等洋食65円、二等和食45円、三

等和食20円。3隻とも船体巨大荒天でも動揺少なく慰安設備完備、電扇と通風設備、冬暖房、枕元には読書灯、図書室、三等畳平座敷。区切り婦人室、活動写真、琵琶、落語、手品、ビリヤード、輪投げ、ピアノ、蓄音機、理髪、按摩、子守/女給仕・郵便・無線・無線電報、新聞アリ。」

(注) 笠戸丸の新等級設定で満員時の収入は12,200円、従来だと10,070円。これは貨物収入や乗客に対応する乗組員の数を考えないで比較している。昭和3年の神戸―門司の運賃は一等19円、二等12円、三等5円で基隆行きは上に同じ。

大正14年の神戸基隆運賃も上記と同じ。仲島忠次郎氏の案内書による。

	神戸	門司	基隆	基隆	門司	神戸	神戸での停泊期間
(時刻)	正午	16時	6時	16時	8時	8時	
亜米利加丸 (2回目)	4日 18	5 19	8 22	11 26	14 29	15 30	3泊4日 同左 4泊5日 //
笠戸丸 (2回目)	8 24	9 25	12 28	16 1	19 4	20 5	4泊5日 // 3泊4日 //
香港丸 (2回目)	14 28	15 29	18 1-2*	21 6	24 9	25 10	3泊4日 // 4泊5日 4-5泊 5-6日

* 大の月は1日着：小の月は2日着

○当時日台航路を利用した蔡錫琴氏の筆者宛書簡(1985年4月11日付け)要旨：「午後4時基隆出帆：ドラ鳴らす。蛍の光のレコード、見送りの5色のテープ、紅緑黄白、岸壁から離れるときサイレンならす。少しづつ岸壁離れる。入港は午前中。前夜8-9時から余興あり。踊り漫才落語などで12時終わり。甲板に上がると遠い南のほうに燈台の光がみえる。これは基隆から何マイルも離れたアジノコート島の燈台。客船には1等、2等甲、2等乙、3等に分かれ、1等は1人部屋でベッド1つ、2等甲はベッド2つ、2等乙は6つあり、食事は食堂。3等は大広間で全部畳敷、食事は膳を運んでくる。船長・事務員は白制服金ボタン。帽子、肩章、袖章は金筋。船のサービスは概して親切」(蔡錫琴氏にリンク)。

大正12年(1923年)

笠戸丸は神戸基隆線にあり。

●3月29日：日本郵船は近海郵船株式会社を設立：神戸基隆線を委譲(以後：郵船=近海郵船)
●1月：佐野純雄(元)海軍主計中佐(当時：東郷神社)は中学生の時神戸―基隆線を利用し、三等にのる。畳敷で揺れると、あっちこっち滑る。船に強い人は食事するが、基隆をでると船酔い。神戸につくころ慣れる。一般の人はペンキの臭いと便所の臭いが原因。笠戸丸は揺れないので人気があった。大部分はムカムカして絶食。

○2月24日：笠戸丸は亜米利加丸、香港丸とともに神戸基隆線にあり。

『台湾時報』10月号掲載の大阪商船の広告地図：この月では神戸基隆線は2週に3回の発航その他7線が描かれている(佐藤勝造氏教示)

大正13年(1924年)

●メートル法実施。

○大正13年4月：笠戸丸は亜米利加丸、香港丸とともに神戸基隆線にあり。

●7月から大阪商船に扶桑丸、蓬萊丸が登場。

大正14年（1925年）

●船舶無線電信施設法制定：大正15年11月1日施行。

○大正14年2月21日付け：『台湾日日』「軍医が軍刀を盗まれる」2月18日基隆入港、笠戸丸で一等船客「佐闘口周助（ママ）」海軍軍医中佐の荷物が盗まれた事件が発生した。市内の古物商から盗品の長剣と短剣を買い取ったと届けがあり、犯人を基隆の警察と憲兵が捜査中。船長たちを困らせるために盗んだらしい。

●大正14年2月25日付け『台湾日日』郵船の吉野丸が3月から基隆航路に就航。

大型船と小型船を交互に出すことに郵船商船両者は決定した。これは3月11日神戸発の備後丸を笠戸丸に変更し、14日の笠戸丸を吉野丸に変更する。

●大正14年3月3日付け：『台湾日日』大阪商船が蓬萊丸、扶桑丸を就航させたのに対抗して、近海郵船が就航させる優秀船吉野丸は3月14日神戸発、18日基隆に入港する。これで人気は蓬萊、扶桑、吉野の3船に集中し、笠戸、信濃、因幡の3船は著しく振るわないことになりそうである（かつて豪華巨船といわれた笠戸丸が小型老朽船と描かれている）。

○6月19日付け：伊藤台湾総督は恒例により、特産果物の文旦を天皇陛下に献上することになり、600箱を6月3日基隆出港の笠戸丸で発送する。なお、出張中の後藤総務長官も台北に戻ったあと、文旦を献上する（郵船でない船が献上品を運んだこと、また3日基隆出帆が定着していることが分かる）。

小木善造の「台湾見学日記」『海：No.9：秋の巻』大正15年10月20日より抜粋。一部字句を補足変更。「7月26日（神戸発）正午出帆おなじみの笠戸丸。トランクの中は旅行用具。淡路、須磨、海水浴場。小豆島を過ぎ鍋島の燈台、夕日を浴びて美しく輝く。一島去ってまた一島現れ銀波は洋上に浮かんで飽きない眺め。16日の月来島海峡を過ぎて周防灘へ出るまでは起きていた。7月27日快晴：関門の勝景、ランチで門司に上陸、和布刈（メカリ）神社へ八幡みて16時出港。玄海灘へ。「あの島が内地への最終です」7月28日快晴：真夏の太陽容赦なく照り、台湾が思いやられる。輪投げとデッキゴルフ習う。4時になり湯に入ってテーブルにつく。遊んでいると分からないがだいふ揺れたそうだ。7月29日：遊ぶ、本は読まない。7月30日：基隆港外着、築港工事中。立派な洋館ばかり、道もいい。汽車で台北へ、アスファルトは外国のよう。0時55分北投へ人力車。2時間で2円とられた（日本人：現地人だと1丁1銭）。蕃人見物（原文のママ）東京弁で蛮人が挨拶『よくいらっしゃいました』カメラを向けると喜ぶ。8月3日笠戸丸で台湾に別れる。4日ゴルフ、輪投げ。5日同上、8月6日晴：8時門司へ。赤間宮へ。正午出帆、8月7日快晴：小豆島で朝、淡路島、朝霧。女性そのものの須磨明石見ゆ。神戸へ着く。神戸ー基隆の運賃は一等65円、二等45円（40円？）、三等20円：往復は2割引。神戸ー門司は一等55円、二等37円、三等18円。」

○大正14年9月17日付け『台湾日日』笠戸丸は9月15日入港予定のところ再度暴風雨に見舞われ、視界が全く開けず、怒濤と戦い、基隆沖を16日朝も漂泊中。乗客のなかには高碇達之助、布施少佐ほか189人がいる。蓬萊丸は9月14・15日荷役不能で16日出帆は遅延の見込み。

○大正14年末台湾医学会でのちに知られる杜聰明医学博士が基隆港をで出発し、大阪の長野純蔵を訪れ、翌1月8日横浜港から大洋丸でアメリカに向かった。日程から見て内地行きは12月18日基隆発の笠戸丸であろう。

大正15年＝昭和元年（1926年）

●2月佐藤春夫は森丙午と下村海南へ『女誠扇綺譚』（じょかいせんきだん）を捧げる（ただし献辞で森丙午＜ママ＞となっている）。

●3月20日付け『台湾日日』「19日基隆出帆の笠戸丸の主な乗客は、橋本監次郎軍医監 中川幸庵台中病院長 田中無事生大分県内務部長 鎌田正助歩兵少佐 大桐良雲と高橋俊英・曹洞宗布教師、持木壯造材木商」とあり、やはり月の後半は19日に出帆していた。

●3月30日付け同紙：日台航路は時間短縮の結果、乗客は大型船、荷物は小型船に集中する傾向が見られる。

これは門司港における荷役時間が短縮されたため、従来6時間で720トンの荷役をしていたのが480トンに減ったためである。

●大正15年3月この春、中村地平が台湾入り3月末であれば笠戸丸の可能性あり。

注) 峰谷宣朗『南方憧憬』鴻儒堂、1991年がこの問題を扱っている。

7月31日付け『大阪毎日』『台湾日日』「森丙牛(本名丑之助)氏は7月3日家出、(同日午後4時、基隆で笠戸丸に乗船7月4日、船上より投身自殺。遺留品は靴、洋傘、タオル、時計で笠戸丸が7月30日基隆入港して明らかになる。新聞記事によれば明治29年渡台し、通訳、蕃務本署の囑託など歴任、現在、大毎の囑託として蕃族史、蕃語集、考証学、人類学研究者である。)

(注)『日本人名大辞典』(第6巻、平凡社、1979年、p. 243)では「モリウシノスケ=森丑之助(1877—1926)台湾蕃族の研究者、明治10年京都にうまる。号は丙牛。28年陸軍通訳として台湾守備隊付となり42年台湾総督府蕃務署に入る。爾来蕃族の調査に従事、大正5年台湾博物館主事に任ぜられたが13年之を辞してもっぱら蕃族の研究に身を委ね、また理蕃事務に貢献する所多く、台湾蕃族研究者の第1人者と称せられるに至った。大正15年7月4日没。年50。」

(注) 島田謹二『佐藤春夫の『女誠扇綺譚』』『近代比較文学』(光文社、昭和31年、pp. 412—413)では「森丙牛の台湾行きは1895年(明治29年)9月であり、笠戸丸からの投身は1926年(大正15年)6月30日」にしている。森は現地の民族と日本の軍勢力を背景にした政治の板ばさみになり、加えて学問上の悩みが自殺に踏み切らせたらしいが、ここでも「通訳の悲哀」を感じる。

○大正15年8月16日付けと17日付け『台湾日日』要旨「笠戸丸(基隆着15日予定)が嵐で遭難しかけた馬來丸の救助要請を受ける。馬來丸(5000トン級)台湾北方を航海中14日夜半から暴風雨に遭遇、狂乱怒濤に翻弄され、無線室破壊、ボートをすべて失って船体各所破壊、ついに航行の自由を失い与那国島の北20海里的地点で水船となって漂流している。とりあえず付近航行中の笠戸丸や日光丸に救助を依頼し、軍艦の出動も手配中。「母と子を頼む」という船員の内地向け電報を傍受。馬來丸の仮無線装置はたまに作動し、目下それも中断。(ロイド船名録1914—1915版によれば馬來丸は大阪商船所属で船長は須川である)笠戸丸は15日昼基隆をさる130海里、馬來丸の遭難位置から北にいた。笠戸丸の入港により馬來丸の消息が分かるかもしれないが、針路を異にしていたので、確かでない。14日午後11時以降、笠戸丸と基隆無線局との連絡が途絶えていたが15日朝大阪商船基隆支店に無線で台風を中心を避け沖縄方面へ東航し、烏仕岬の東北130海里を基隆に向け航行中だが、東南風烈しく気圧は低下し風浪のため本日中には着港困難と通知あり。因幡丸は14日午後6時で無線通信範囲外に出、暴風の危険範囲を出た見込み。」

○8月17日付け『台湾日日』「馬來丸は北緯26度53分、東経23度半を東北に漂流中、軍艦「松江」が救助に向かっている。笠戸丸は16日午前9時30分無事基隆に入港した。途中2回台風を避け変針した。基隆の断水を予期してバラストタンクに真水をいっぱい詰めてきたのでしばしば傾斜した。船客160人と乗組員は無事。馬來丸とは100海里離れ無線も入らないので基隆へきた。今朝の無線では馬來丸は汽缶を破壊されたい。」

(注) この他大信丸、銀泉丸の名前がみえ、台湾陸上での被害が掲載されている。

昭和2年(1927年)

○1月11日、2月11日、3月12日、3月26日に神戸を出港し基隆行きの笠戸丸がある。

●2月に南京事件が起こる。これは中国の内戦の混乱により、日本大使館が略奪を受けたものである。日本は派兵し、昭和2年夏から秋にかけて笠戸丸が特設病院船に改造されて中国に赴ききっかけとなった。

○3月20日(日)付け『台湾日日』笠戸丸に代わって大型船瑞穂丸が就航する。配船順序は蓬萊丸、信濃丸、瑞穂丸、吉野丸、扶桑丸、因幡丸のように会社を交互にすることになった。出港日は従来通り1、3、6、8日の順である。

○3月31日付け『台湾日日』「大阪商船が14年に購入したスペイン船「イサベラ号」は長崎三菱造船所で修改造造し瑞穂丸と改名して4月上旬神戸に回航、4月14日から神戸基隆線に就航する。これで大阪商船は5日

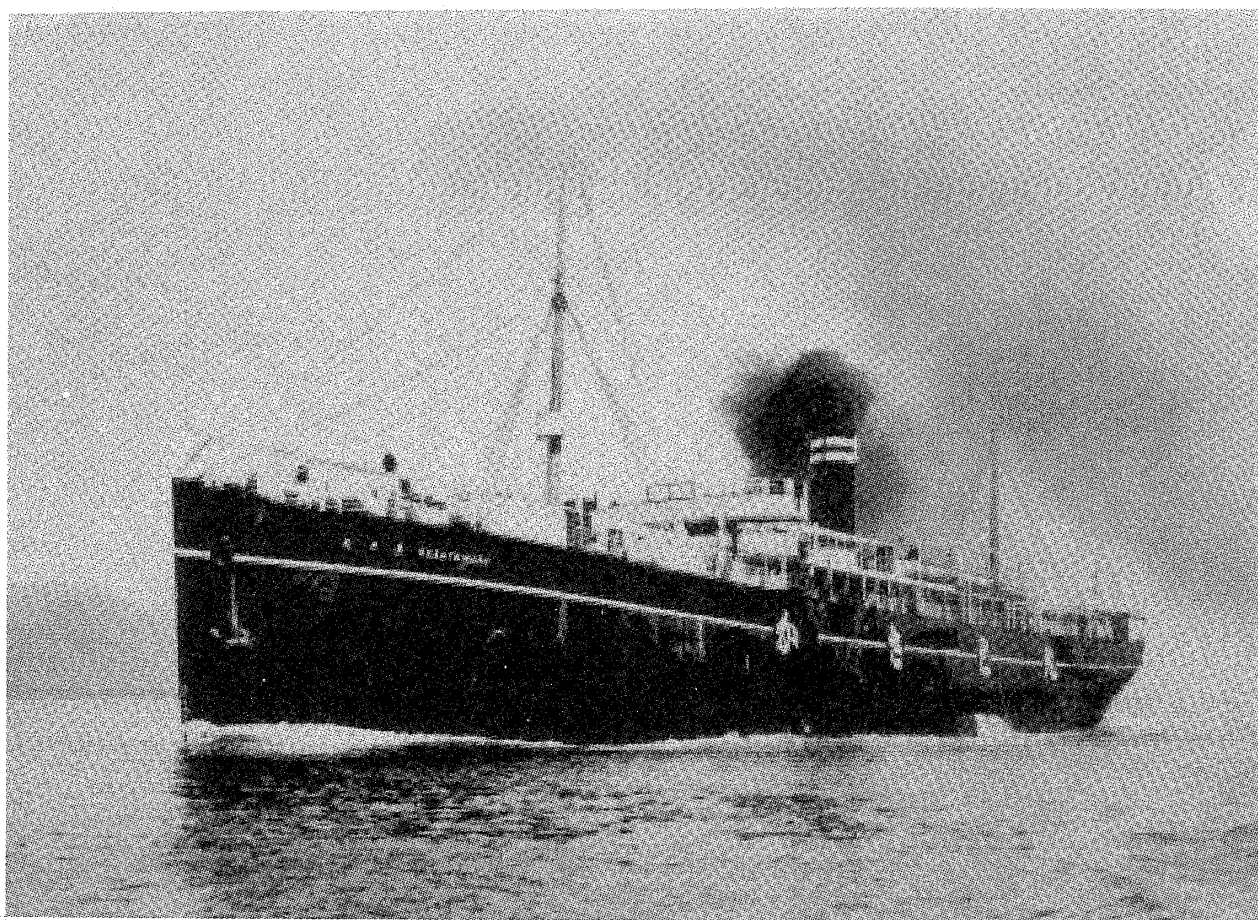
毎に1万トン級の定期発航が可能になった。なお、笠戸丸はボンベイ線に廻されることになった（ママ）。」
昭和2年4月3日の『台南新報』は次の日程を掲載した。

笠戸丸は3月26日正午神戸出港	4月3日午後4時基隆発
3月27日午前8時門司着	6日午前8時門司着
同日午後4時門司出港	同日正午門司発
3月30日午前6時基隆着	7日午前8時神戸着

○4月4日付け『台湾日日』は「内台航路とお別れの笠戸丸」4段記事。「笠戸丸最後の基隆出港」二度目の内台就航満5年たち4月3日の出港を最後に17日入港の瑞穂丸と交代する。笠戸丸はこの後、大連航路につく。台南一中校長広江萬次郎、交通局技師永田年（いずれも退職）立花次郎海軍機関中佐、村上三次海軍少佐、中沢茂雄・青果会社、加藤定次郎研究所技師、佐々木幹三郎（?）、福島敦（大阪商船）など210人、積荷2000余トン。船員と別れを惜しむ見送り人のテープが幾筋となく賑か。出帆にさいし「笠戸丸」はマストに高くDJXの決別信号を掲げ多数のランチが港外まで見送り、互いに汽笛を鳴らして別れを惜しんだ。藤田勇喜次船長、鈴木豊馬機関長、寺坂定蔵事務長。」

◎4月4日：笠戸丸より『台湾日日』夕刊への電報を掲載。「本船は久しく各位に見えしも今航をもって貴地就航の任を退く。往事を偲びて感慨無量なり。今基隆港を隔たる30海里の地点にあり。無心の波も有情のごとく寂として音なし。唯風の訪れのみ。船客各等満員一同無事、就航中のご好意を謝し、併せて貴地官民各位のご萬福を祈る。貴紙を通じて宜しくご伝達を乞う。」

●昭和2年4月16日午後4時笠戸丸神戸出港：大連行き。（以下病院船にリンク）



明治43年：豪華客船に改造後の笠戸丸