

## 戦後 75 年 - 太平洋戦争と船員 -

神戸大学海事科学研究科の前身は 1917 (大正 6) 年設立の私立川崎商船学校に始まります。その後、1920 (大正 9) 年に官立神戸高等商船学校へと改称されました。爾来、日本の生命線を維持すべく数多くの商船士官を世に輩出し今日に至ります。

先の大戦では物資輸送のために多くの船員が陸海軍に徴用されました。残念なことに、徴用船で殉職した船員は当時の日本人船員全体の約 43%、6 万人にも及びます。この中で 8,000 人以上が 18 歳未満の年少船員であったといわれています。太平洋戦争における軍人の損耗率 (動員された人数に対する戦死者の比率) は陸軍で約 20%、海軍では約 16% でありましたことから、徴用船員の比率が際立っていることがうかがえます。



戦後 75 年を迎え、この企画展では戦前から戦中にかけて活躍した日本商船隊とともに深江の地を巣立った数多くの船員の姿をとりあげ、次第に記憶から薄れつつある過去の事実を今に伝えるものです。

今も昔も、そして将来も、日本にとって不可欠なインフラである海運と船員 (海技者) 教育、私たちと最もかかわりの深い『海』の恩恵について考えましょう。

### 【主な展示内容】

- 戦没船海域図  
太平洋で戦没した 5,000 総トン以上の商船を図示
- 戦時標準船、戦時徴用船 (対馬丸など)
- 神戸高等商船学校卒業生と戦没した主要な海域・船舶
- 神戸高等商船学校の海技者教育
- アーカイブコーナー (神戸高等商船学校卒業生戦没者名簿など)

写真\_表: 山田コレクションの戦前の商船模型、八幡丸 (明治初頭)

\_裏: 対馬丸模型、海陸道中画譜 (1864; 大坂より兵庫)

## 和船の活躍した時代

陸路の物流がまだ発展途上であった江戸時代中期から明治時代の中頃にかけて、地方のお米 (江戸期の年貢米) や産物の大量輸送は廻船による海路が中心でした。このころは蝦夷 (北海道) から日本海と瀬戸内海を経由して上方 (大阪・関西地方) を結ぶ西廻り航路、津軽海峡から三陸・房総の太平洋岸を経て江戸に至る東廻り航路、さらに上方と江戸を結ぶ南海航路といった大きく 3 つの海路がありました。このうち、天候に厳しく左右される海路において、西廻り航路は風待ちや荒天を避けることができる天然の良港に恵まれていたことから、東回り航路に比べて安全であり、上方の繁栄とも相まって大いに発展しました。この海路で活躍した船が、いわゆる北前船と呼ばれる廻船です。北前船が寄港する各地では交易活動を通じて莫大な富が生まれ、同時に人々の生活に関連した様々な文化の交流がありました。

日本海・瀬戸内海の沿岸に残る北前船の寄港地や船主集落を保存活用するため、日本遺産「荒波を越えた男たちの夢が紡いだ異空間～北前船寄港地・船主集落～」が 2017～19 年に関係市町によって登録されました。今般、日本遺産登録を記念して 2019 年度に開催した企画展がご好評を頂いたため、引き続きミニ企画展として開催します。現代海運の礎ともいえる近世の廻船物流について、海路が賑わいを見せた往事を振り返りましょう。



### 【主な展示内容】

- 和船による航海と航路
- 航海の信仰
- 北前船に関わる人・もの
- 井田家所蔵の北前船古写真

※この展示では以下の団体の資料を参照し、一部ご提供を頂きました。戦没した船と海員の資料館、公益財団法人日本殉職船員顕彰会、福井県立若狭歴史博物館、一般社団法人海洋会、神戸大学文書史料室 (順不同、敬称略)。