

資料紹介

川合安平上海写真コレクション¹に写されたコンテ・ヴェルデ号

中村 裕史（非文字資料研究センター 職員）

コンテ・ヴェルデ号（CONTE VERDE）は舢舨（サンパン）やジャンクが行き交う黄浦江にあって、ひときわ目を引く豪華船として、上海名物の一つになっていた。川合写真の中でも優雅で印象的な姿を伝えている。しかし激動する歴史の年表を念頭におけば、コンテ・ヴェルデ号の姿も違ったものに見えてくる。

1941年12月8日、日本軍によるハワイ真珠湾への攻撃によりアメリカとの戦争が始まると、日米両陣営に残された自国民をどのように帰国させるのが喫緊の課

題となった。開戦後は両陣営間の国交が断絶され、通常の行き来が断ち切られるためだ。その際に運航されたのが、戦時国際法に基づく「交換船」（Exchange Ship）であり、日本側が派遣する交換船の一隻に選ばれたのが、コンテ・ヴェルデ号であった²。コンテ・ヴェルデ号は第一次日米交換船として、浅間丸とともに「交換」地であるポルトガル領東アフリカのロレンソ・マルケス（現モザンビークの首都・マプト）を目指した³。ロレンソ・マルケスが選ばれたのは、ポルトガルが戦争当事国



1942年10月11日 川合安平氏撮影

コンテ・ヴェルデ号基本情報：

船主：伊ロイド・トリエスティノ／建造：英ピアードモア社／竣工：1923年／総トン数：18,756トン／主機：蒸気タービン、出力22,000馬力、速力20ノット／船客定員：一等250名、二等170名、三等230名、合計650名／乗組員：440名／就航：地中海～極東線（『客船史つづれ草』6頁より）

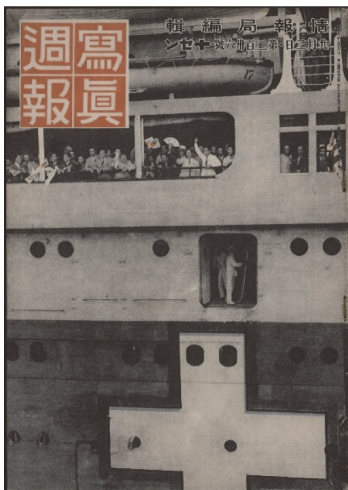


の仲介者としての「中立」の条件を満たすことのできる数少ない国の一つであったためだ。アメリカ側へ引き渡される帰還者は総勢 1,546 名で、浅間丸に 910 名、コンテ・ヴェルデ号に 636 名が分乗した。1942 年 6 月 29 日、コンテ・ヴェルデ号は上海を出港。途中、昭南島（シンガポール）において、横浜を出港した浅間丸と合流。そして 7 月 23 日、ロレンソ・マルケスにおいて、アメリカ側の交換船グリップスホルム号（GRIPSHOLM、スウェーデンの船会社に所属する客船）との間で、日米両陣営の帰還者が交換される。北米・カナダからの帰還者 787 名は浅間丸へ、中南米諸国からの帰還者 677 名はコンテ・ヴェルデ号へ分乗^{iv}。途中、昭南島などに立ち寄りつつ、8 月 20 日に横浜港帰着。往復 16,000 海里的航海であった。

話が前後するが、もともとコンテ・ヴェルデ号はイタリアのトリエステ汽船会社所属の客船であり、トリエステ～上海航路に就航していた。イタリアの上海航路旅客

船は、ヨーロッパでの迫害から逃れる多数のユダヤ人難民が乗船したことでも知られている。しかし、1940 年 6 月 10 日、イタリアが第二次世界大戦に参戦するに至り、コンテ・ヴェルデ号は帰国の道を断たれ上海港内に係留されることになる。その後、1942 年、乗組員ごと日本に戦時徴用され、日米交換船として運航することとなる。

なお、交換船は敵陣を航海することになるため、撃沈されないように国際的な取り決めに従った塗装が施される。コンテ・ヴェルデ号と浅間丸は、1942 年 5 月下旬から 6 月上旬にかけて相次いで三菱造船長崎造船所の第三ドックに入り、必要な室内整備を行うとともに、甲板より上を白、下をグレーに塗り分け、船体中央部の両舷に日章旗を描き、それをはさんだ左右、そして船主、船尾の両舷、さらに甲板上に白十字が描かれた。また、上部構造物の両舷側に夜間標識の十字イルミネーションを設置して、日没後の航行にも備えた。



『写真週報』第二百卅六號の表紙は浅間丸のクローズアップ写真（昭和 17 年 9 月 2 日）、記事に掲載された浅間丸の写真は交換船仕様の塗装がなされていることがわかる。表紙写真の船体デッキ中央において白の背広を着て手を振っているのは野村吉三郎（駐アメリカ特命全權大使）と来栖三郎（駐アメリカ特命全權大使）。非文字資料研究センター所蔵

第 1 次日米交換船の主な動きを以下にまとめる。まとめに際しては、『日米交換船』（新潮社、2006）に掲

載されている日米交換船航路図、関係年表、タイムテーブルをもとにしつつその他の資料で適宜補足した。

1940 年	6 月 10 日：イタリアがイギリス・フランスに対し宣戦布告
1941 年	12 月 8 日未明（ハワイ時間 12 月 7 日）：真珠湾攻撃
1942 年	2 月 15 日：日本軍、シンガポールを陥落させる。2 月 17 日、シンガポールを「昭南島」と改称 6 月 5 日～7 日：ミッドウェー海戦 6 月 18 日：ニューヨーク出港（グリップスホルム号） 6 月 25 日：横浜出港（浅間丸） 6 月 29 日：香港入港（浅間丸）、30 日出港 6 月 29 日：上海出港（コンテ・ヴェルデ号） 7 月 6 日：昭南島（横浜から来た浅間丸と、コンテ・ヴェルデ号が合流） 7 月 20 日：ロレンソ・マルケス港到着（グリップスホルム号） 7 月 22 日：ロレンソ・マルケス港到着（浅間丸、コンテ・ヴェルデ号） 7 月 23 日：日米両陣営の帰還者の交換を実施 7 月 26 日：ロレンソ・マルケス出港（浅間丸、コンテ・ヴェルデ号） 7 月 28 日：ロレンソ・マルケス出港（グリップスホルム号） 8 月 9 日：昭南島寄港（浅間丸、コンテ・ヴェルデ号）、8 月 11 日出港 ^v 8 月 19 日：早朝、東京湾入り口の館山沖に碇泊 ^{vi} 8 月 20 日：横浜港帰着（浅間丸、コンテ・ヴェルデ号）

	<p>8月25日：ニューヨーク帰着（グリップスホルム号）</p> <p>9月5日：浅間丸とコンテ・ヴェルデ号に対する待機命令が解除。コンテ・ヴェルデ号はその日のうちに上海に向かって横浜を出港。同日、浅間丸も海軍に再徴用されて横須賀軍港へ回航</p> <p>10月11日：川合氏、コンテ・ヴェルデ号を撮影</p>
1943年	<p>9月8日：イタリアが無条件降伏調印、10月13日にドイツに対して宣戦布告</p> <p>9月11日：コンテ・ヴェルデ号自沈</p>
1944年	<p>1月30日：川合氏、コンテ・ヴェルデ号引揚げ作業を撮影</p> <p>その後、引き揚げられ、内地に回航して「壽丸」と改名。舞鶴にて軍隊輸送船に改装工事中に米軍機の爆撃を受け大破するが修理</p> <p>11月1日：浅間丸、アメリカ潜水艦による魚雷攻撃により撃沈。海没戦死者数合計474名</p>
1945年	<p>5月8日：「壽丸」は西日本沿岸にて米軍機の襲撃を受け沈没</p> <p>7月15日：イタリアが大日本帝国に対して宣戦布告</p> <p>8月15日：敗戦</p>

当初、川合写真には沈没後の写真は無いものと思っていたが、念のために写真リストを丁寧に見直したところ、以下のような記述が目についた。「616-1-2 19年1/30 バンド 伊船 コンテベルデ号の引揚げ作業」。急いで600番台の写真を確認したところ、確かに引揚げ作業の写真が存在した。自沈後の写真があるとすれば9月11日近辺だろうという思い込みもあり、何度か見ていたはずだが引き揚げ作業中の写真と認識できなかったようだ。

今回の資料紹介のために行った調査では、沈没した状態のコンテ・ヴェルデ号の写真は『客船史つれづれ草』



1944年（昭和19年）1月30日 川合安平氏撮影 コンテ・ヴェルデ号引揚げ作業



に掲載された「昭和18年9月、上海で自沈したコンテ・ヴェルデ（写真提供：大崎 剛）」という自沈直後の一枚しか見つけることができなかった。川合写真は絶妙なアングルで細部まではっきりと写し出されており、技術的側面に注目して解説しても面白いだろう。海軍建築技師としての確かな視点で撮影された大変貴重な写真に違いない。なお、引揚げ作業については、羽根田市治著『夜話上海戦記』に詳しい。少し長くなるが、写真の解説に役立つので引用したい。

「早速、海軍の手で引き起こす作業が開始され、起重機を使い鉄の鎖をバンドから船体にまきつけて、力学的計算の方法？を使って、そっくりそのまま起こそうという、目論見であったが、そううまくは行かなかった。黄浦江の泥砂に船体がめり込んで、計算通りにはならず、太い鎖はいくどとなく切れ、徒に日数を重ね、労力と費用を無駄にするだけで、一日も速かに起こして使用したい日本側のあせりは徒労となった。戦局は苛烈の度を加え、資材や機械の不足も有って、遂にそっくりそのまま浮上させることは断念し、水中で部分的な解体することになり、マスト、甲板、煙突などを取りはずしようやく浮上したのが一九四五年六月ごろのことであった？あれほど美しく、見る人々を魅了していたコンテ・ベルデ号も船体はねじ曲がり、船腹は色褪せ、至るところ錆ついて、戦火で焼け残ったビルディングを思わせる無惨な姿にかわっていた。この事件は、大東亜戦争と第二次世界大戦とが絡み合ってもたらした、上海港の悲劇的な事件でもあった。（浮上したコンテ・ベルデ号はその後、日本に向け出港し、昭和二十四年ごろ朝日新聞の報道によると、舞鶴港に繋留されていることが確認された。）」（195頁）

当初、参考文献に含めていなかった『夜話上海戦記』を読むことになったのには以下のような経緯がある。川合康夫氏（川合安平上海写真コレクション寄贈者）をお招きして開催された租界・居留地班第83回研究会（2023年5月19日）の場において、川合氏から数点の追加資料をご寄贈いただいたが、その中に『夜話上海戦記』が含まれていた。川合安平氏と羽根田市治氏との間には写真や情報を提供するなどの交流があったようだ。戦時中の上海で生活しておられた方々が、戦後、どのような交流を持っていたのかも大変興味深いところである。

* * *

2022年度に実施した〈非文字資料研究センターの活動紹介パネル展示〉の準備に際して川合安平上海写真をじっくりと見る機会を得ました。その中にコンテ・ヴェルデ号を見たときには静かに興奮したことをおぼえています。その後、時間を見つけては少しずつ調べてまとめたものがこの原稿です。今後も機会があれば興味を持った写真について調べてご報告したいと考えています。



1942年10月18日 川合安平氏撮影 第一次世界大戦戦勝記念女神像とコンテ・ヴェルデ号

【注】

- i 川合安平上海写真コレクションの寄贈の経緯については、NewsLetter 50号の孫安石氏による紹介記事を参照のこと。
- ii 「コンテ・ヴェルデ号は帝国船舶（政府の監督下、外国船の購入・備船・再備船のために設立された会社）が、船主のトリエステ汽船から備船、運航を日本郵船に委託した。備船料は上海からロレンソ・マルケスまでの往復を一カ月七十一万円、船費補助十二万五千元、備船手当三千円（船長千五百円、その他の船員千五百円）の条件であった。」（『日本・欧米間、戦時下の旅』114頁）
- iii コンテ・ヴェルデ号と浅間丸には因縁がある。1937年9月1日、コンテ・ヴェルデ号は、大型台風の影響を避けるために香港に避難していた浅間丸に衝突。浅間丸は香港港外サイワン・ベイの暗礁に座礁した。再浮上、離礁のサルベージ作業は難攻を極め、191日にも及ぶ作業の末に浅間丸は浮上した。詳しくは『狂気の海：太平洋の女王浅間丸の生涯』を参照のこと。
- iv 『日米交換船』（175頁）では内務省警保局編『極秘 外事警察概況』をもとに人数を算出している。『客船史つづれ草』（8頁）では日本人635名、タイ人19名、中立国人2名がコンテ・ヴェルデ号に乗船したと説明している。途中の寄港地で下船した人数や邦人以外の乗客数の数え方による違いのようである。
- v 昭南島を出港するとそれまでの艦内の自由な空気が一変する。東京から派遣され乗船してきた内閣情報局の海軍中佐（情報官）による愛国心を掻き立て日本必勝の確信を吹き込むための講話などが続いた。
- vi ここで、神奈川県の水上新警察から30名、横浜憲兵隊から隊員10名、他に税関吏、銀行員などが乗り込む。乗客一人ひとりに対して官憲による厳しい取り調べがなされた。後に「横浜事件」という太平洋戦争下最大の冤罪事件へと発展させられていく取り調べもこの時になされた（『日米交換船』176、347頁など）。
- vii 『夜話上海戦記』によると船長が海軍武官府の大谷中佐に対して語った言葉が残されている。「われわれにも、イタリア人の面子があった。昨日の盟友日本にこの船を無疵で渡すべきであったかも知れません。しかしわれわれはイタリア人です。あなたがたも、大本営から自沈の命令があれば、恐らくわれわれと同じ行動を採るでしょう」（195頁）

【主な参考文献】（出版年順）

- 『一億人の昭和史 昭和船舶史：幕末から現代まで100年の航跡』毎日新聞社、1980
『狂気の海：太平洋の女王浅間丸の生涯』内藤初穂、中央公論社、1983
『夜話上海戦記：昭和六～二十年』羽根田市治、論創社、1984
『日本・欧米間、戦時下の旅：第二次世界大戦下、日本人往來の記録』泉孝英、淡交社、2005
『日米交換船』鶴見俊輔、加藤典洋、黒川創、新潮社、2006
『客船史つづれ草』竹野弘之、日本郵船歴史博物館、海人社、2008
『日米交換船とその時代：1942』日本郵船歴史博物館、2012