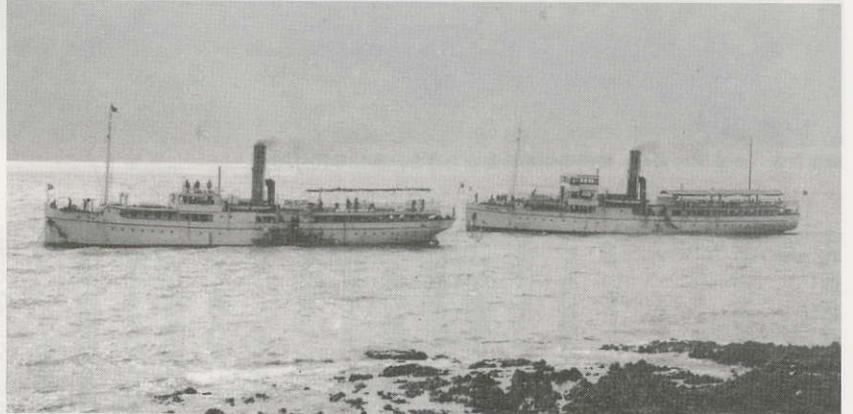


伊豆大島航路 観光化の さきがけ

文・山田廸生
(日本海事史学会副会長)



白塗装の橘丸(右)と櫻丸。大島元村沖(小林義秀氏提供)



千葉県保田沖の東京湾汽船客船群。左から葵丸、桐丸、菊丸、橘丸(小林義秀氏提供)

橘丸(初代)

◀ 主要目 ▶ 貨客船、東京湾汽船所有、総トン数393トン、載貨重量トン数147トン、長さ44.2メートル、幅7.3メートル、主機3連成汽機1基、最大出力693馬力、最高速力12.1ノット。大正12(1923)年7月大阪鉄工所(桜島工場)で竣工(以上のデータは日立造船「船舶経歴書」による)。昭和3(1928)年4月純客船に改装。同9(1934)年9月鹿児島商船に売却。同28(1953)年主機をディーゼルに換装。晩年、種子島丸と改名。「昭和38年日本船舶明細書」より削除

房州航路の貨客船として誕生

東海汽船の前身は東京湾汽船である。設立は明治22（1889）年11月。当初は東京湾航路（5航路）を運航していた。なかでも東京～館山の房州航路は、鮮魚輸送の大需要があり、東京湾のドル箱航路であった。大正末年～昭和初年の看板汽船である初代「橘丸」と僚船「櫻丸」（399総トン）は、大阪鉄工所と浦賀船渠でそれぞれ誕生し、その房州航路に就航した。竣工は「櫻丸」が1年早い。両船が登場した大正期は、鉄道の内房線の整備が進み、旅客輸送の主役が船から鉄道に移した時期である。にもかかわらず、房州航路は相変わらず旅客で賑わった。内房線はトンネルが多く、蒸気機関車の煙と悪臭がひどかったこと。房州への避暑客は携行荷物が多く、海路のほうが便利であったこと。船賃が安かったこと。この3つが、その理由であるという（『東海汽船100年史』）。

初代「橘丸」が大阪鉄工所で完成したのは大正12（1923）年7月。その2か月後、関東大震災が発生した。東海道線は不通となり、「橘丸」と「櫻丸」は東京～沼津～清水に臨時配船され、避難者の輸送にあたった。関東大震災は房州航路の盛況に水を差す結果となった。別荘地や臨海施設が被害をこうむったことから、旅客は激減した（『同100

年史』）。大正末年の「橘丸」と「櫻丸」の新造は、大震災で裏目に出たのである。

純客船となり伊豆大島航路へ

昭和2（1927）年、東京湾汽船は営業方針を従来の「貨主客従」から「客主貨従」に改め、伊豆大島等の観光開発に路線変更した。積極的に推進したのは中島久万吉社長、林甚之丞常務の新経営陣である。それまで経営に参画してきた渡辺一族が、金融恐慌のあおりを受けて退陣したことが背景にある。

翌年8月、新船建造計画が役員会で承認。ディーゼル船8隻が旧船と交代することになった。これにより、戦前・戦後を通じて伊豆大島航路で活躍した「菊丸」（759総トン）が東京～伊豆大島～下田航路に登場した。竣工は昭和4（1929）年6月である。

これに先立つ前年（昭和3年）、「橘丸」と「櫻丸」が純客船に改装され、4月から伊豆大島航路に就航した。同年夏のスケジュールは、東京発20時、大島、伊東、熱海、伊東、稲取の順に寄港し、下田に着く。復航便は、下田発7時、稲取、伊東、熱海、大島の順に寄港し、東京に帰着した。両船にチャーター船を加え、3隻で定期を組んだ。東京～伊豆大島の船賃は、片道2円50銭、往復4円50銭であったという（『同100年史』）。

ちなみに、この時代の発着所は、東京が隅

田川の霊岸島。伊豆大島元村は沖どまりであった。初の接岸桟橋である大島岡田港桟橋が完成したのは昭和15（1940）年である。

外形が似ていた「橘丸」と「櫻丸」

初代「橘丸」と「櫻丸」は、伊豆大島航路観光化のさきがけとなった汽船である。

残念ながら筆者は、両船の鮮明な写真を見ることがない。両船は同型船ではないが、姿が似ていて判別が難しい。植村秀正氏『大島航路物語』には「櫻丸はブリッジが一層で、橘丸は二層ということで見分けた」とある。船尾形状も異なっていた。「櫻丸」は楕円型船尾である（森田裕一氏「東京湾汽船～東海汽船120年のあゆみ」本誌1996号14頁）。

前頁の写真は千葉県保田沖の東京湾汽船客船である。4隻並ぶと壮観だ。左から「葵丸」（938総トン）、「桐丸」（531総トン）、「菊丸」までは見分けがつくが、いちばん右の汽船は難しい。筆者は初代「橘丸」とみた。撮影時期は「葵丸」が登場した昭和8（1933）年6月から、「橘丸」が売却された翌年9月（11月説もある）までの間であろう。

初代「橘丸」の売却先は鹿児島商船。鹿児島～種子島航路に就航した。戦後も働いた。昭和28（1953）年には主機をディーゼルに換装した。そして、『昭和38年日本船舶明細書』から船名が削除されている。