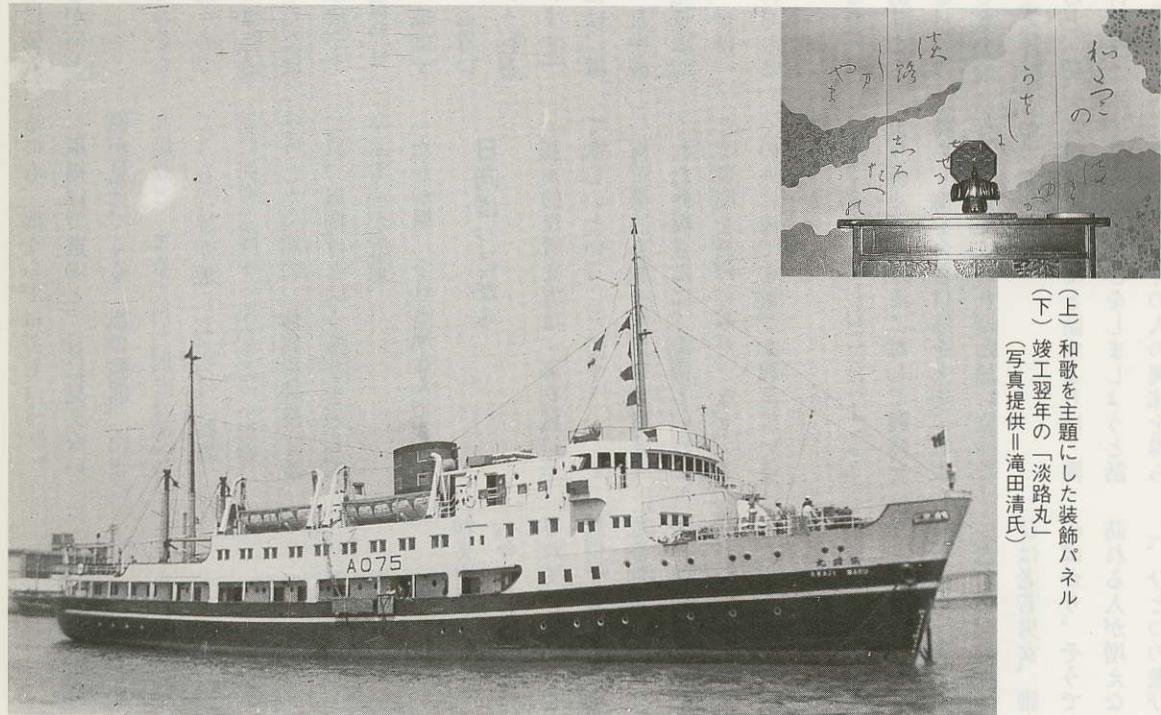


# 淡路丸

《主要目》貨客船、東海汽船所属、1,117総トン、430重量トン、主機ディーゼル1基、出力1,200馬力、最高速力13.9ノット、旅客定員（臨時を含む）830名、1948年三菱重工業横浜造船所建造、同型船明石丸（データは『日本船舶明細書』による）

## 戦後の伊豆七島航路をささえ、日中国交回復の先導役もつとめる



(上) 和歌を主題にした装飾パネル  
(下) 竣工翌年の「淡路丸」  
(写真提供) 滝田清氏

### 「焼け跡派」の内航客船

三宅島の全島避難から半年たつたが、住民はまだ帰島できない状況にある。

避難先で不本意な生活をおくる住民の心労はむろんのこと、伊豆諸島に定期船を配する東海汽船が受けたダメージも大きい。そこで今回は、同社を励ます意味で、東海フリートのなかから名船を選ぶとしよう。

敗戦の三年後に誕生した「焼け跡派」の内航客船「淡路丸」である。

東海汽船の船は「菊丸」「橘丸」「さるびあ丸」といったように、船名に花の名を付けてきた。なのになぜ「淡路丸」なのか？

瀬戸内海の船を東海汽船が買つたからだ。発注したのは南洋海運、のちの東京船舶。戦前、日本（ジャワ）航路を経営したこの船会社のことは、第一四六号で紹介した。では、なぜ外航船会社が内航客船を建造したのか？ 貨物直後の日本は外航がご法度だったことから、大手船会社は小型客船を新造して内航に投入したのである。運航には船舶運営会があたつたが、徐々に民営に移された。

当時、鉄道輸送は殺人的な混亂状態にあつた。私事になるが、そのころ小学校三年生だった筆者は、疎開先の大分から、それこそ死ぬ思いで東京に帰ってきた記憶がある。スシ

詰めの鈍行列車で二泊三日を過ごし、小用は車窓からホームに下りてすませた。

## 「白妙の波もてゆへる淡路島山」

こうした陸上交通のマヒ状態を緩和しようと、戦後初の国家造船プロジェクトがGHQの許可を得て具体化した。

沿岸離島航路の小型貨客船二十八隻、いわゆる「小型客船二十八隻組」の建造である。妹船「明石丸」とともに三菱横浜で誕生、阪神～今治～高浜航路に就航した。翌一九四九（昭和二十四）年、東海汽船がこれを買収し伊豆大島航路に投入した。

瀬戸内海の期間は短かっただが、同船の一等客室（旧社交室）には、船名にちなんだ美しい装飾パネルが後年まで残されていた。「古今和歌集」の歌を主題にしたものだった。

わたつみのかざしに挿せる

（海の神が、かんざしとして挿している白い波の花をめぐらしている淡路島山よ）

発注時の仕様書をみると、社交室について「本船唯一ノ装飾室トシ、清楚且優美ニ造作スルモノトシ、室内装飾ハ注文主ノ承認ヲ受ケタル上施工スルモノトス」とある。

敗戦直後の小型客船だからといって、造船マンたちは決して手抜きはしなかった。資材が極度に乏しいなか、かれらは最善を尽くして施工にあたったのだ。この『古今和歌集』の装飾パネルにそれが示されている。

## 戦後初めて長崎から上海へ

瀬戸内海から伊豆の海に移った「淡路丸」は、戦前派の「菊丸」とともに東京～大島～下田間を結んだ。翌年には名船「橘丸」も復帰し、主力トリオができあがつた。

メインは伊豆大島航路だったが、ときおり八丈航路などにも就航、夏季には房州へのディケルーズ船にもなつた。

国内だけでなく、海外にも行っている。朝鮮動乱が始まると米軍にチャーターされ、沖縄～釜山間の軍事輸送に従事した。

戦後のいちばん苦難の時期に伊豆大島航路をキープした「淡路丸」。この地味な小型客船が高度成長期の新旧交替プランによつて引退し、後輩の大型観光船に航路を譲つたのは一九七八（昭和五十三）年である。

伊豆の海にあること実に三十年。「二十八隻組」のなかで、日本客船として最も長命を保つたのもこの船である。

引退した年の春、船旅ファンの集まりである「海事懇話会」が同船をチャーターし、世界一周クルーズで横浜に三回目の寄港をした「QE2」を東京湾の入口で出迎えた。

かたや世界一の大型客船、かたや千トンそこの「焼け跡派」客船。対照の面白さから、新聞各紙はこのイベントを報じた。

これが引退の花道になつた。二ヶ月後、解体地の赤穂へ向け最後の旅路についた。プラスバンドは「螢の光」を演奏した。華や

かだつた「長崎丸」「上海丸」の時代をしのばせる出航風景だった。

日中國交正常化は一九七二（昭和四十七）年。「淡路丸」はその十六年前、国交回復の先導役をつとめたのである。この間、一九六六年には「藤丸」を襲名、東海フリートらしい船名になつていて。

## 「QE2」を東京湾口で出迎える

山田 狂生