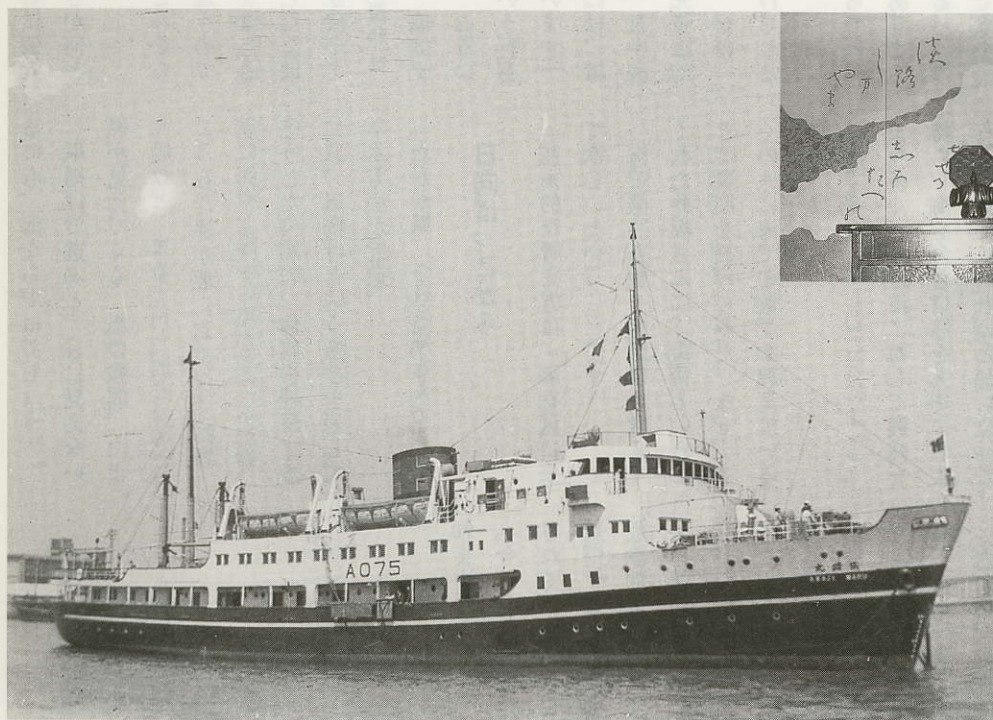


淡路丸

《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）和歌を主題にした裝飾パネル
（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ったが、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ったからだ。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？

敗戦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ったが、徐々に民営に移された。

当時、鉄道輸送は殺人的な混乱状態にあった。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。「淡路丸」はこの「二十八隻組」の一隻で、姉妹船「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

しろたへの 波もてゆへる 淡路島山

よみ人しらず

（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）

発注時の仕様書を見ると、社交室については、「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った。

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イクルーズ船にもなった。

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。

一九五六（昭和三十一年）十二月には、上海で開催された日本商品見本市の視察団のチャーター船として長崎・上海間を航海した。長崎から上海への船は、これが戦後初めてだった。全国から集まった地方議員、公務員、商工業者ら百六十一名が乗船した。

長崎はかつての日本郵船の「日華連絡船」のターミナルである。出島岸壁は見送人で埋まり、五色のテープが風に舞った。中学生のブラスバンドは「蛍の光」を演奏した。華や

かだった「長崎丸」「上海丸」の時代をしのばせる出航風景だった。

日中国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（昭和四十一年）年には「藤丸」を襲名、東海フリートラしい船名になっている。

「QE2」を東京湾口で出迎える

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って引退し、後輩の大型観光船に航路を譲ったのは一九七八（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っ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。

かたや世界一の大形客船、かたや千トンそこそこの「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った。二カ月後、解体地の赤穂へ向け最後の旅路についた。

山田 廸生