



小笠原航路の今昔

咸臨丸から父島丸まで

山田 通生

An History of the Sea-route linking Ogasawara Islands with Honshu

by Michio Yamada

小笠原諸島は、東京から南南東へ約1,000キロ、南北に散在する30余りの島々から成り、北から聳島列島、父島列島、母島列島、硫黄列島の4列島に大別される。個々の島はそれほど大きくなく、もっとも面積のある父島で24平方キロぐらい。伊豆の新島、奄美諸島の与論島よりやや広い程度である。外国人は、小笠原のことをボニン・アイランズ Bonin Islands と呼んでいるが、これは日本語の無人島（ぶにんとう）がなまったものであるといわれている。

気候は亜熱帯性で、冬でも15度を下ることはない。島の産業は農業と水産業である。特に甘蔗（砂糖キビ）栽培は、明治時代から盛んであった。さらに戦前は、パイナップル、バナナ、キュウリ、トマトなどが一年中熟していたのだが、復帰後はまだ食糧を自給できない状態にある。人口は、戦前が大体5,000名前後。いちばん多いときで（昭和19年）7,711名が記録されている。復帰後は、昨年4月1日現在927名である。

このように小笠原は典型的な離島であるが、内地からこの島への定期航路の歴史はかなり古い。後述するように、入植者がわずか100名足らずであった明治9年に、すでに三菱会社が定期サービスを開始しているのである。このサービスの背景には、幕末以来久しく論議の種になっていた島の領有権が、同年になってやっと、各国から

正式に日本に属するものと認められたことに対するデモンストレーションの意味もあったと思われる。

島の主な港は、父島の二見港、母島の沖港、北港があり、特に二見港は、西風の強い台風時を除き、静穏、安全な広い泊地をもつ天然の良港である。ただ戦前は岸壁がなくて、定期船は沖がかりであったが、昨年6月念願の父島二見桟橋が完成し、3,000総トンまでの船が接岸できるようになった。

返還後すでに6年。島の復興事業は着々とその成果をあげつつある。さらに昨年の10月には、小笠原諸島の大部分とその周辺の海が国立公園に指定された。この機会に、幕末・明治から現在に至る100有余年の小笠原航路の歴史を概観するのにも、また時宜を得ているのではあるまいか。

幕末期の小笠原諸島

小笠原は、江戸時代の初め日本人によって発見されながら、何分鎖国のこととて永い間無人島のまま放置されていた。その後天保元年（1830年）欧米人など20数名が定住するようになり、島自体も英国領として知られるようになった。

嘉永6年（1853年）、日本を開国させるという使命を帯びて琉球に集結していたペリー艦隊は、同年6月9日サスケハンナ Susquehanna とサラトガ Saratoga の2艦をもって小笠原諸島の調査に向かった。浦賀に来る直前のことである。ペリーは4日間にわたる島の調査結果

上掲のカットは横浜港を出港しつつある日本郵船の筑後丸。左後方の白い船は灯台補給船羅州丸。昭和4年の光景。（写真提供：日本郵船）

を『小笠原諸島についての覚書』(Notes with respect to Bonin Islands)として発表、安政3年(1856年)刊行の『ペリー提督遠征記』にこれが記載された。

同書の訳本を入手した幕府は、無人島と思っていた島にいつの間にか外国人が住みついていることを知って大いに驚き、同島回収のため、文久元年12月(1862年1月)外国奉行水野筑後守忠徳の一行を軍艦威臨丸で小笠原に派遣、その領有を内外に宣言した。このときの居住外国人は、19戸36名であったといわれる。一行は、父島、母島などを巡検測量し、翌文久2年3月帰着した。現在命名されている本諸島の家族風の島名は、この折名付けられたものである。その時の威臨丸の航海の状況は、飯盛江太郎氏の『幕末軍艦威臨丸考』(本誌第188集)に詳しい。

同じ年の8月、幕府は八丈島から30名の開拓民を募り、軍艦朝陽丸に乗せて父島に送り込んだ。しかし、小笠原は平地に乏しいため耕作がむずかしく、10ヵ月後に全員また朝陽丸で引き揚げてしまった。

その後小笠原開拓が再検討されたのは、明治に入ってからのことである。明治8年11月、内務・外務・大蔵・海軍4省の探査委員が小笠原に派遣された。使用船は、灯台補給船明治丸(1,028総トン、明治7年建造)であった。この探査委員の復命により、同島は翌9年に内務省の所管となり、行政も漸次整備されていったの

である。

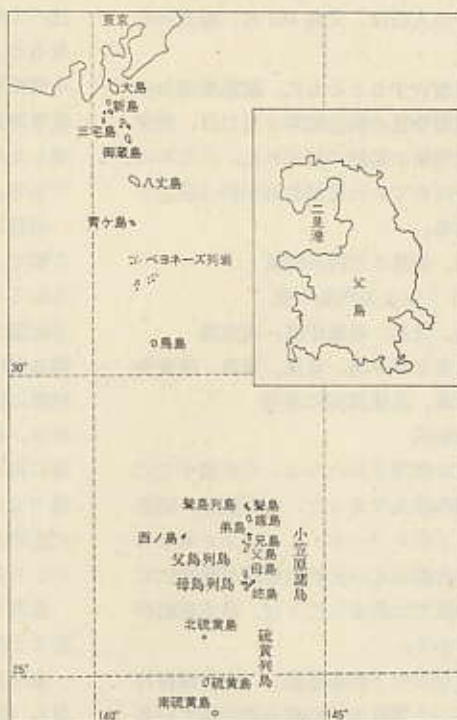
明治以後の各社による航路経営

■三菱会社・共同運輸会社

小笠原への商業航路がスタートしたのは、明治9年12

月のことである。当時は、郵便汽船三菱会社の私設航路で、旅客はほとんど移住民であった。前述のようにすでにこの年の3月、明治政府は小笠原を内務省直轄地とし、父島に出張所を設けており、移住民の受け入れ態勢も着々と整いつつあった。

続いて明治15年7月26日、三菱会社のライバル共同運輸が、横浜～小笠原間の不定期便を開始した。両社が、明治16～17年にかけて、横浜～



小笠原諸島要図

神戸間、横浜～四日市間などで激烈な競争を演じたことは、海運史上語り草となっているが、こうした競合関係が、小笠原航路のようなささやかな離島航路においても生じていたのである。

三菱会社と共同運輸の競合は、明治18年10月1日、両社が合併し日本郵船が設立されるまで続いた。この間の両社による本航路の使用船については、残念ながら詳らかでない。だが、一般に伝えられているところによると、当初は帆船が用いられ、航海数も年3回程度で、明治20年に至ってようやく汽船が就航したという。帆船時代には、海上が荒れると船が延着し、島民の食糧すら欠乏することがあったうえ、本土向けの貨物も往々にして出荷のチャンスを失い、島の開発を遅らせる原因となった。

なお、明治24年鍋島喜八郎が、帆船を使用して年4回の定期サービスを行なったというが、これまた詳細は不明である。

■日本郵船会社

明治18年、日本郵船創立の際の同社の経営航路は、近海3線、沿岸11線となっている。その沿岸11線の中に、三菱・共同運輸両社から引き継いだ小笠原航路も含まれ



父島二見港。西風の強い台風時を除き静穏、安全な泊地を有する天然の良港である。面積約3.7平方キロ、港口約1.5キロ、奥行約2キロ。



昭和46年に新設された父島二見港岸壁。3,000総トン級の船舶の接岸が可能である。接岸中の船は椿丸。

ているわけだが、さらに設立の年の10月20日には、東京府の命令航路として、隔月1回横浜出帆、航路補助年間6,200円の契約が取り交された。すでに、その5年前の明治13年11月、小笠原は東京府に移管されており、19年11月には、父島に小笠原島庁が置かれることになっていた。当時(明治18年)の人口は、父島461名、母島70名であった。

その後、輸送需要が増大するとともに、配船数増加の要望が強くなり、日清戦争後の明治32年5月11日、東京府知事と郵船との間で増船の契約が結ばれた。ちなみに、一般に「命令書」と呼ばれていた定期航海契約の要点を記すと次のとおりである。

航海数 年12回、毎月5日横浜出帆
 使用船 700トン以上の汽船1隻
 定期寄港地 八丈島、父島、母島沖港、同北港
 臨時寄港地 季節により青ヶ島、鳥島、笠島、硫黄島、南硫黄島、北硫黄島に寄港
 航路補助金 年17,200円

定期貨客船として主に使用されたのは、その頃すでに船齢30年近かった老練兵庫丸であった。この船は、明治7年英国サンダーランドのロバート・トムソン&サンズ社の建造で、同年の台湾出兵の折明治政府が香港にて購入し、翌8年9月無償で三菱会社へ下付、日本郵船がこれを継承したものである。

ところで、明治34年刊行の『郵船図説』(風俗画報特集号)に、兵庫丸時代の小笠原までの料金表が出ているので紹介しよう。料金はすべて片道である。

	一等	三等
横浜～母島	16円	6円50銭
〃～父島	〃	〃
〃～母島	17円50銭	7円
〃～硫黄島	24円	9円50銭

横浜から父島

までの一等の片道運賃が16円。明治30年代の16円が、今のいくらかぐらいに相当するのを見当がつかないが、『日本経済図説』(岩波新書)などの物価変動統計図を参考にし、仮に1,300倍として計算すると約2万円に

なる。現在小笠原海運の父島丸の特別一等が23,900円であるから、ほぼこれに近い線となるが果たしてどうであろう。

小笠原島庁の調査によると、明治33年の人口は、父島2,503名、母島3,009名となっており、明治18年の調査に比べて飛躍的な伸びを示している。さらに明治40年代になると、硫黄島の居住者も次第に増え(明治43年415名)、小笠原航路も、兵庫丸のようなオールタイムでは、貨客需要の増加をさばききれなくなってきた。そこで登場したのが、もと中国航路貨客船の芝罘丸、後の芝罘丸である。

戦前の小笠原定期船といえば真先に挙げられるのがこの船で、読者諸氏の中でもかつて小笠原を訪れた人がおられるとしたら、おそらく芝罘丸ないしは芝罘丸の名前を記憶されていることだろう。本船は、明治36年三菱長崎造船所の建造で、完工後姉妹船の管口丸とともに中国航路に就航したが、日露戦争の勃発により海軍御用船となり、明治37年1月から39年3月までの2年余り軍事輸送に従事した。本船が小笠原航路に投入された時期は明確でないが、大正2年3月のセイリング・スケジュールに芝罘丸の船名が出ているところを見ると、遅くともこのころには就航していたことになる。

参考までに、大正4年4月の芝罘丸のスケジュールを記すと次のようである。航海数は月2回。

東京芝罘(4月8日出帆)、横浜(10日)、八丈島(11日)、青ヶ島(12日)、鳥島(13日、臨時寄港)、父島(按港)、母島沖港(15日)、北硫黄島(按港)、硫黄島(17日)。

帰途は、南硫黄島、母島北港、父島、青ヶ島、八丈島、横浜、東京の順。荷役の都合で寄港時間も長く(ほとんど沖がかり)、今様にいうと、あたかも京浜を基点とするクルーズ・ルートのようなものである。

主要な小笠原航路就航船

	船名	総トン数	主 機	航海速度	旅 客 定 員	建造年
日本郵船	兵 庫 丸	1,517	レシプロ	不明	不 明	明治7
	筑 後 丸	2,444	レシプロ	12.0	一等12, 二等12, 三等93	〃 40
	天 城 丸	3,165	〃	最高14.3	一等3, 三等61	大正13
近海郵船	筑 前 丸	2,448	〃	12.0	一等14, 二等16, 三等50	明治40
	芝 罘 丸	1,831	〃	最高12.3	一等18, 二等19, 三等105	〃 36
東京(東海汽船)	桐 丸	532	ディーゼル	最高12.5	不 明	昭和4
	黒 潮 丸	496	〃	11.5	特一等4, 一等17, 二等100	〃 22
	椿 丸	1,040	〃	10	特一等9, 一等64, 二等584	〃 22
	父 島 丸	2,689	〃	14.5	特一等2, 一等36, 特二等54, 二等251	〃 34



東京湾汽船の桐丸。昭和5年10月から東京～八丈島～父島～母島間に就航したが、この航路は近海郵船と競合するためわずか1年間で廃止された。(写真提供：東京湾汽船)

さて、第1次世界大戦後の海運界の不況に対処するため、日本郵船は業務の刷新を図ることになり、さし当たり、沿岸・近海航路については、これは別途の経営に委ねることとした。こうして大正12年4月1日、近海郵船が誕生、東京府命令航路たる小笠原ルートは同社に譲渡されたのである。就航船芝罘丸も現物出資というかたちで新会社へ移管となった。

一方、日本郵船は、第1次世界大戦後わが国の委任統治領となった南洋諸島に定期貨客船航路を開通していたが、大正11年に南洋庁が設けられて以来産業開発が著しく進み、昭和初期にはこのルートは、東回線（神戸～ヤルート）、西回線（神戸～タワオ）、東西連絡線（神戸～ヤルート）、サイパン線（神戸～コータ）の4航路に増加した。このうち、昭和4年に開設されたサイパン線が、途中父島に寄港している。コースは、神戸、横浜、八丈島、父島、サイパン、テニアン順。

この航路を走っていた船をセイリング・スケジュールから拾ってみると、昭和初年が主として筑後丸、昭和10年代に入ると天城丸、泰安丸（3,135総トン、大正6年建造）の名が見える。サイパンに住む日本人や島民たちは、この天城丸や泰安丸を日本からの「宝船」と呼んで、

一覧表

建 造 所	備 考
英R・トムソン&サンズ (サンダーランド)	前名ミン、明治43年売却
英デビッド&ウィリアムヘンダーソン (グラスゴー)	サイパン航路船、昭和14年東亞海運に出資、昭和17年11月3日海南島沖で雷撃により沈没
横 浜 船 渠	サイパン航路船、昭和19年5月2日南アンダマン島付近で雷撃により沈没
英デビッド&ウィリアムヘンダーソン (グラスゴー)	筑後丸の姉妹船、昭和14年東亞海運に出資、昭和20年7月27日京都府経ヶ岬沖で雷撃により沈没
三 菱 長 崎	前名芝罘丸、昭和20年1月3日島島東方で雷撃により沈没
播 磨 造 船	
ク	
三 菱 長 崎	もと黒国海運の第一黒国丸
佐 野 安 船 渠	もと関西汽船沖越航路客船浮島丸

船の着く日は、多くの人々が浜辺に立ち並んで手を振って歓迎したそうである。両船とも太平洋戦争中、米潜水艦の雷撃により喪われた。

東京湾汽船会社

伊豆七島方面への貨客輸送を一手に引き受けている東京湾汽船の前身東京湾汽船（昭和17年社名変更）も、かつて小笠原航路を経営した時代がある。

東京湾汽船は明治22年に、当時東京府会議員であった沢沢栄一の構想と指導により設立されたもので、明治17年創立の宇和島運輸とともに、内航旅客船社として80年以上のキャリアをもつ老舗である。

同社は明治の後半から、必要のある都度貨物船を本ルートに配船してきたが、大正14年以降就航船を増強、東京～父島～母島間を毎月1～3航海行なうことになった。船は、貨客船祝丸（199総トン、明治39年建造）、貨物船拓南丸（トン数などは不詳）冷凍船浦島丸・えびす丸（195総トン、大正14年建造）の4隻。このうち浦島丸・えびす丸は、この年の10月横浜船渠で完成したばかりのわが国最初のディーゼル冷凍運搬船で、本航路のほか千島列島方面にも就航した。

さらに、昭和5年10月10日には、東京～八丈島～父島～母島間の定期貨客航路を開始。月間2～3回のサービスを実施している。使用船は主として新造貨客船桐丸であった。だがこのサービスは、近海郵船と競合することになり、両社協議の結果、翌年10月わずか1年をもって廃止された。以後、昭和9年から12年にかけて、客船英丸（937総トン、昭和8年建造）と今年の1月に引退したお馴染みの橘丸（1,772総トン、昭和10年建造）が、不定期に小笠原を訪れている。

後述のように現在東京湾汽船は、小笠原海運に対して半額出資というかたちで運航に参画している。このような同社の本ルートについての航路権が、以上紹介した戦前の実績に基づくものであることはいうまでもない。

近海郵船会社

大正12年、日本郵船から小笠原航路権を継承した近海郵船は、以後主として芝罘丸を投入し順調な運航を続けた。この間、大正15年7月には、小笠原島庁に代わって小笠原支庁が開設された。また昭和2年には、天皇が戦艦山城で小笠原を視察している。そのころの人口は、昭和5年小笠原で初めて実施された国勢調査によると、父島2,827名、母島1,731名、硫黄列島1,152名。

島民の就業状況は、農漁業従事者が大部分であった。

芝罘丸によるサービスは、昭和8年まで続き、翌年から、中国・カラフト航路に転配された本船に代わって筑前丸が就航した。内地のターミナルも、大正頃まではほとんど横浜発であったが、関東大震災後東京港が整備されるに伴い漸次芝罘発に変更されていった。

昭和10年3月15日現在の本航路の運航状況を見ると、横浜～八丈島～父島～東京間を年間16航海。うち6航海は母島沖港と北硫黄島に、4航海は母島北港、島島、青ヶ島に、1航海は南硫黄島にそれぞれ寄港するようになっている。

当時近海郵船で本航路を担当し、現在は小笠原海運常務取締役の手塚一郎氏の談話によると、戦前のこのルートの旅客数はせいぜい30～40名程度であり、しかも今のようには観光客はなく、大部分が島民と、その関係者であったという。積荷は昔も今もあまり変わらず、往航は島民の生活必需品、建設資材など。復航は積荷が少なく、甘蔗加工品、水産物、果実、野菜などであった。ただし冬場の野菜（キュウリ、ナス、西瓜など）は、小笠原の重要な産業で、11月頃から1月にかけて、野菜積取りの臨時便（貨物船）が仕立てられたほどである。

昭和13年3月、芝罘丸が再びカムバックした。船名は、そのとき芝罘丸と改められていたが、改名の時期は明らかでない。昭和13年といえば、すでに日華事変が始まり、大陸の戦雲ただならぬ頃である。このような時局の推移と業界の実情から、昭和14年9月8日近海郵船は、親会社の日本郵船と合併することになった。

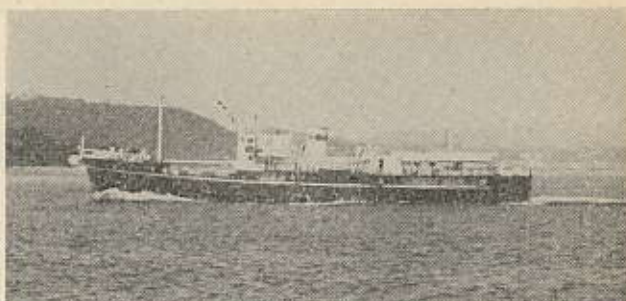
昭和16年の日米開戦、小笠原全島の要塞化と、周囲の情勢は目まぐるしく変化した。芝罘丸は相変わらず戦時下唯一の小笠原定期船として就航を続けていた。なお17年5月以降、本船は船舶運営会に移管されている。

昭和19年5月、7,711名の島民のうち6,886名が、日本軍の命令で内地に疎開させられた。この年の8月、芝罘丸は無事故運航で船舶運営会総裁より特に表彰され、さらに11月3日には、敵潜水艦に対する体当たりの功績により、小笠原船長以下乗組員全員が運輸通信大臣から勲功賞を受けている。

戦時中、小笠原には1万5,000名の陸海軍守備隊がいたといわれる。これは余談だが、これらの隊員の慰安婦として、東京洲崎の色街から、大勢の女達が芝罘丸で渡航したという話である。

さて、芝罘丸の最後の航海となったのは、昭和20年1月のことで、そのときの模様は『日本郵船戦時船史』（昭和46年同社刊）に詳しい。

「昭和20年1月1日午後5時、弥栄丸、第一南洋丸、



東海汽船の黒潮丸。小笠原返還後しばらくの間、東京都のチャーター船として東京～父島間を往復した。（写真提供：東海汽船）

米山丸と共に、護衛艦3隻（筆者注：第12号海防艦、第29号掃海艇、第42号駆潜艇）に守られ父島二見港を出帆、芝罘に向かった。1日、2日は共に風が強く、波も高かった上に、遅れがちな弥栄丸がいたため、船団の速力は4ないし5ノットを出ない状態であったが、3日に至ってやや風浪も静穏になり、船団は所定通りの隊形を保持することができた。このまま行けば遅くとも5日には芝罘に入港できるかと思われたが、しかしその夜8時過ぎ、突然1番船艀右舷に魚雷を受け、続いて第2弾が2番艀より機関室に斜めに貫通して爆発した。その間30秒も経ったであろうか。2発目の命中と同時に船体は真っ二つに折れ、芝罘丸は瞬時に沈没した。（中略）翌4日午前1時半ごろ、退避していた第12号海防艦が来て、月明を頼りに漂流者の救助作業を開始した。だが1月といえど厳寒のさなかの事で、海中の寒気は厳しく、救助された者は乗組員70人中わずか13人に過ぎなかった。この時の船団では、芝罘丸と弥栄丸の2隻が沈没した」

沈没位置は島島沖、北緯30度21分、東経142度13分であった。芝罘丸の喪失により、小笠原航路は配船中止となり、そのまま終戦を迎えたのである。

米国施政権下の概況

戦後、小笠原は米軍の占領するところとなった。残留島民はすべて本土へ送還されたが、昭和21年10月、欧米系島民129名のみ帰島が認められた。さらに、昭和27年のサンフランシスコ平和条約発効後は、米国の施政権下に入った。当時の同島への旅客輸送は、主としてグアム島からの飛行艇に依存していたようである。この間昭和26年に、藻草採取のため、米軍の許可を得て東海汽船の黒潮丸が、東京～母島間を航海している。

その後、昭和40年ワシントンで行なわれた佐藤・ジョンソン会談で、旧島民による墓参が検討され、その年の5月末第1回墓参団が父島と母島を訪れた。使用船は、海上保安庁の巡視船宗谷であった。

続いて42年11月の佐藤・ジョンソン会談において、小笠原返還が合意に達し、返還日も翌43年6月26日と決定した。復帰直前の5日には、東京都の要請により、美濃

都知事の乗船する政府ならびに都の現地視察船藤丸(1,118総トン、昭和22年建造、東海汽船所属)が、父島、母島、硫黄島を訪れている。

現在の小笠原航路

小笠原諸島の返還当時、その帰属をめぐる国と東京都の間で論争があり、都に決定した経緯は読者諸氏もご記憶かと思う。その結果、小笠原の発足と同時に東京都小笠原支庁が設置されて、都のチャーター船が東京～父島間を月間1～2航海のスケジュールで通うことになった。

当初利用された船は、東海汽船の八丈島航路用貨客船黒潮丸であった。本船に限らず、小笠原航路の船は、すべて他航路からの転用船で、このルートのために特に設計された船が就航したことは、いまだかつてない。

復帰直後の6月下旬、帰京する美濃都知事とともに、グアム島のハイスクールに在学していた島の生徒が約40名、黒潮丸に乗って東京へ修学旅行に来ている。私事にわたって恐縮だが、都教育庁に勤務する筆者は、その折かれらを引率して、報道陣に追い回されながら都内を案内した思い出がある。

チャーター船は、その後椿丸になった。本船は、もと黒国海運の鹿児島～十島航路定期船第一黒国丸で、34年に東海汽船が購入したものである。

一方、島の復興は着々と進み、昭和44年には小笠原復興5カ年計画が実施に移された。これに伴って、行政関係者、開発工事関係者の往来が頻繁になり、積荷も建設資材が増大した。この傾向は今も続いている。

参考までに昭和46年1年間の二見港の入港船を記すと次のとおりである。カッコ内は回数。

都チャーター船：椿丸(28)、藤丸(3)、黒潮丸(2)、自衛艦：あやせ(4)、あけぼの(3)、おおすみ(1)、巡視船：いず(4)、みうら(4)

同じく復船翌年の44年9月、かつて小笠原への航路権を持っていた近海郵船と東海汽船の折半出資により、小笠原海運(資本金1,000万円)が設立された。そのため、都のチャーター便は、47年3月27日父島発が最終船となり、以後は同社による商業運航が行なわれることになった。同社のサービスに対しては、離島航路補助として運航欠損額の75パーセントを国が、25パーセントを都がそれぞれカバーしている。

使用船は、最初は椿丸をチャーターしていたが、今年の3月に関西汽船の沖縄航路貨客船浮島丸を購入、父島丸と改名のうえ4月8日から本ルートに投入就航している。スケジュールは、現在、毎週水曜に東京港竹芝棧橋出帆、土曜に父島出帆(夏季は日曜)で、所要時間38時間。芝浦～小笠原間に8日間を要した兵庫丸時代に比し

て隔世の感がある。運賃は、特別一等23,900円、一等16,000円、特別二等12,000円、二等8,000円である。蛇足ながら同社のファンネル・マークの青地に赤帯2本は、青地が東海汽船を、赤帯が郵船系であることを表わしている。

なお、これら定期船のほかに、クルーズ客船も時折り姿を見せる。古くは大阪商船の亜米利加丸(6,313総トン、明治31年建造)が、昭和5年8月、北海道・カラフト・クルーズの途次立ち寄り、小笠原始まって以来の巨船として島民を驚かせた。最近では、東洋郵船のオリエンタルタイン(11,005総トン、昭和11年建造)、大島運輸のほん丸(2,988総トン、昭和45年建造)、ふじ(2,801総トン、昭和40年建造)が時々訪れているほか、一昨年の8月4日、英国チャイナ・ナビゲーションのコーラル・プリンセス(9,696総トン、1962年建造)が、外国客船として初めて小笠原に寄港した。

おわりに

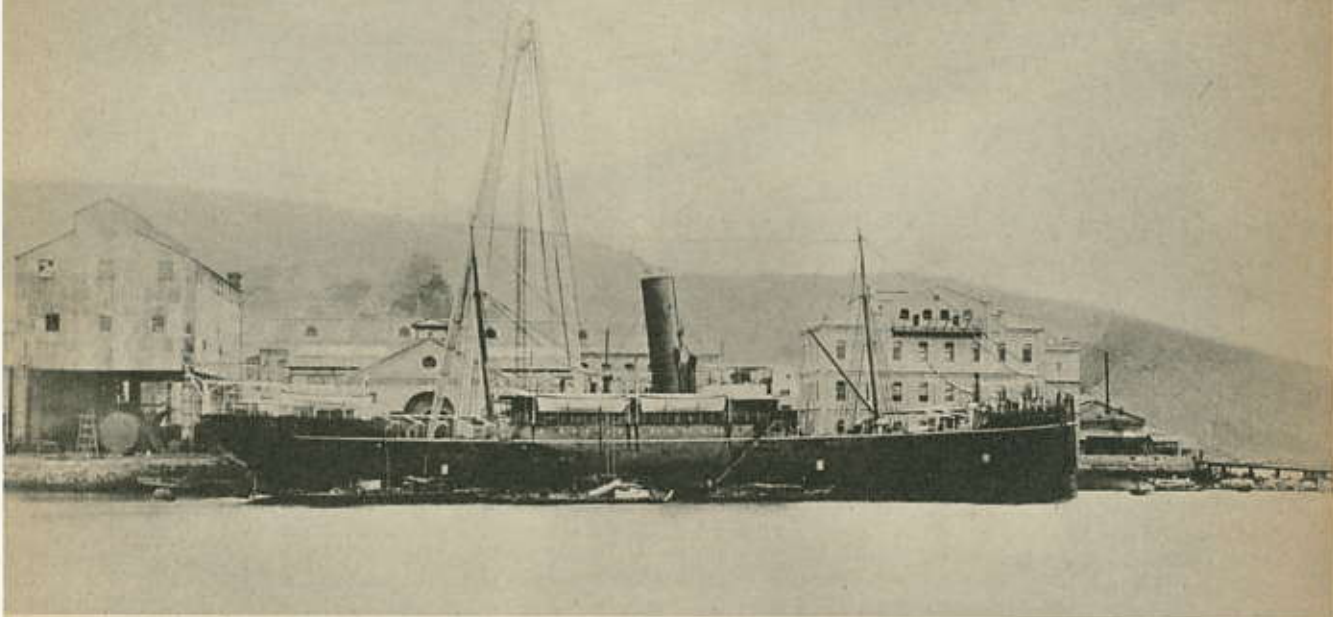
小笠原諸島は、前述のように昨年の10月16日、その美しい自然と動植物を保護するため国立公園に指定された。指定地域は、本諸島のうち、硫黄島、沖の鳥島、南鳥島および父島・母島の一部を除く全島嶼とその周辺の海域である。

一方、45年7月に閣議決定された小笠原諸島復興計画では、基本方針の一つとして「同諸島の産業の振興にあたって、観光および観光に関連した産業に重点を置き……」とある。だが、復興に直接当たっている東京都は、島の美しい自然を守るため、むしろ観光開発に反対する立場をとっている。具体的にはたとえば、現在島の宿泊設備は250～300名程度であるが、宿泊場所の決まっていない旅客に対しては、乗船券を発行しないように小笠原海運に依頼している状況である。したがって観光客も少なく、あくまでも生活航路としての本ルートの性格が維持されてきた。

筆者は、こういった都の方針を賢明であると考えている。聞くところによると、南西諸島の石垣島辺りでは、本土からの巨大な資本力にものをいわせて、観光開発に名を借りた環境破壊が進められているそうである。野生生物が多く見事な海中景観を有する小笠原の島々に、南西諸島の二の舞をさせてはならない。

このような理由から、小笠原航路には今後も大型の定期観光客船は出現しないであろうが、さりとて島民の生活を考えると、現状の父島丸で充分であるとも思えない。特に現在調査中である兄島に建設予定の小笠原空港が、地形の関係で実現がおぼつかないといわれていることから、何としても高速の新設定期貨客船の誕生が渴望されるところである。

小笠原定航船の昔と今



NYK

昭和43年6月26日に念願の小笠原諸島が返還されてから早くも5年立った。返還直後は小笠原観光ブームが到来するかのようなマスコミの喧伝がみられたが、幸い東京都の適切な規制措置により、現在のところ同諸島はあらゆる意味での汚染から免れている。しかし今日では戦前のように定期船も通うようになり、昨年10月には小笠原諸島およびその周辺が国立公園に指定され、沖縄ブームにも刺激されて再び同諸島は観光を浴びつつある。この辺で、百年以上の歴史を有する小笠原航路を振り返ってみることは意義のあることと思ひ、山田進生氏に同航路の歴史を概説していただいたが(本文106-111頁)、同時に昔と今の代表的な就航船4隻の写真を選んで、以下の2頁を構成してみた。

芝罘丸(近海郵船) 日本郵船の北清航路用貨客船芝罘丸として明治36年に竣工。大正の頃から小笠原航路に配船された。大正12年、近海郵船の創設とともに同社に移籍され、のちに芝罘丸と改称している。一時他の航路に転用されたが、太平洋戦争中は唯一の小笠原航路船として活躍した。昭和20年1月3日、鳥島南方において雷撃を受けて沈没。1,831総トン、主機レシプロ、最高速力12.3ノット、旅客定員142名。写真は芝罘丸時代のもの。

筑後丸(日本郵船) サイパン航路船として、昭和の初期に神戸ーロタ島(マリアナ諸島)間に就航し、小笠原諸島には父島に寄港していた。のち東亜海運に移籍したが、昭和17年海南島沖で雷撃により沈没した。2,444総トン、主機レシプロ、航海速力12.0ノット、旅客定員117名。明治40年英国で建造。

NYK





山田 清生

樺丸(東海汽船) 昭和43年の小笠原諸島返還後、数十回にわたって東京都が東海汽船よりチャーターして配船した。元熊国海運の第一熊国丸で、昭和34年に東海汽船が購入したもの。1,040総トン、主機ディーゼル、航海速力10ノット、旅客定員657名、昭和22年建造。

父島丸(小笠原海運) 元関西汽船の沖縄航路用貨客船浮島丸で、小笠原海運が購入後改名し、去る4月8日から東京竹芝-父島間に就航している。なお小笠原海運は、近海郵船と東海汽船が半額ずつ出資して昭和44年に設立した会社で、当初は東海汽船の樺丸を都に代って運航していた。2,689総トン、主機ディーゼル、航海速力14.5ノット、旅客定員343名、昭和34年建造。

