

東海汽船の客船90年の歩み



山田 遥生

(日本海事学会会員)

*A SHORT HISTORY
OF THE TOKAI KISEN'S
PASSENGER FLEET*

by Michio Yamada

カットは昭和24年3月2日、東京竹芝桟橋で就航披露をする淡路丸。同船は東海汽船が南洋海運より入手したもの。(渡辺千夏撮影)

伊豆七島航路で知られる東海汽船は、今年で創立90年になる。

創立されたのは明治22年(1889年)である。当時の実業界の大立物渋沢栄一の構想と協力により「東京湾汽船」の社名で開業した。以来1世紀近く、同社の客船隊は、伊豆七島への離島生活航路とレジャー航路を主体に、地味ではあるが存分の活躍を続けてきた。日本造船史に燐然と輝く流線型客船橋丸のように、全国的に名前が売れた客船も出現した。

明治22年の創立というと、日本郵船にほぼ匹敵する古さである。本稿では、この日本屈指の老舗船会社「東海汽船」の1世紀近い歩みをたどるとともに、今まで知られる機会の少なかった同社の客船について、筆者の手持ち資料が許す限りの紹介を試みることにした。

§ 創業時代

伊豆七島というと「流人」を思い出す。

かつて「島送り」の日がくると、流人達は、小伝馬町の牢屋から隅田川河口の永代橋の御船手役所へ回され、ここから幕府の流人船で島へ向かった。「江戸名所図会」をみると、この永代沖は諸国への廻船が輻輳する要港であったと書いてある。

東海汽船の前身、「東京湾汽船」の誕生の地靈岸島は、この永代の西寄りにあった。今の中央区新川のあたりで

ある。戦前の東京湾汽船の船は、靈岸島をターミナルとして島へ向かったのである。

東京湾汽船は、明治22年11月14日に設立され、翌15日に営業を開始した。11月15日付け「東京日日新聞」に、「東京汽船会社臨時会」という見出しで設立総会の記事が出ている。

「東京湾汽船会社は從来各別に営業し居たる浦和横須賀千葉木更津其他房州等の諸海岸へ往復し居たる諸種の汽船会社が合併して此の一社となし一層営業を拡張する目的にて前田清照梅浦精一西村一彰平野富二福沢辰蔵桜井亀二佐々木莊助の諸氏等々発起となり久しく計画中の処遂に好結果を得て去月中に協議一決し資本金五十万円(一株五十円券一万株)を募り此社を創設したる者なり……」

たいへん読みづらい記事だが、東京湾で競合していたいくつかの船会社が合併して東京湾汽船を設立したことが分かる。その母体となったのは、東京平野汽船組合、第二房州汽船、三浦汽船、内国通運の4社であった。

また文中に見える発起人には、当時の海運界、造船界の実力者が名前を連ねている。中でも平野富二は、石川島造船所の創立者として名高い。そしてこれら発起人をリードしたのは、冒頭で述べたように渋沢栄一であった。渋沢栄一は、申すまでもなく、わが国の資本主義経済の形成に尽力した大立物で、明治の産業史から彼の名を除

くことができないくらい諸種の事業に関係した。海事関係では、明治29年の東洋汽船設立の際、創立委員の筆頭になって浅野総一郎を助けている。

かくして東京湾汽船は、明治財界の大きな協力と期待のもとに船出したのである。

初代社長は、先の記事に発起人として名前の挙がっていいた前田清照である。この人は日本郵船系の人であった。

また開業時の所有船舶は21隻、1,616総トン。そのほとんどは木造スクリュー船だったと思われるが、第二号福沢丸（92総トン）と第七号福沢丸（88総トン）は、外輪船であったと記録されている。いちばん大きな船は、118総トンの館山丸であった。

創立当初の経営航路は、東京～金杉橋～品川～横須賀間、東京～三崎間、東京～木更津間、東京～千葉間、東京～（浦賀）～館山間の5航路であった。当初は、「東京湾汽船」の名が示すように、東京湾内のサービスが主体であった。当時はまだ東京湾周辺の鉄道網が発達していないかったので、こうした湾内の「貨主客従」の生活航路に対する需要も多かったのである。明治23年の1年間の営業成績をみると、収入135,358円、支出95,081円、差引利益40,277円と報告されている。

東京湾汽船が島への航路に手を延ばしたのは明治24年4月である。意外なことに、それがなんと御藏島航路なのだ。御藏島は、江戸時代からツゲの産地として有名で、櫛の材料を確保するため、早くから航路が開かれていた。同社の御藏島航路も、印材用のツゲの輸送を主目的としており、年2～3回という気が遠くなるような間隔で館山丸を就航させた。

東京湾汽船が伊豆七島に船を差し向けた最初の航路が、現在、七島中最も遅れた航路であるとはまことに皮肉な話である。

§ 島への南下政策

東京湾内で誕生した東京湾汽船は、そのまま湾内で蟄居するような消極的な船会社ではなかった。

創立の翌年の明治23年12月には早くも東京～勝浦線を設け、外房に進出している。次いで日露戦争下の明治37～38年には、東豆汽船、相陽汽船、豆州共同汽船をそれぞれ吸収または買収し、相模湾から伊豆半島周辺の航路権を独占した。またこれより先明治31年には、東京～宮古間、塩釜～宮古間の三陸航路を開始し、東北地方にも勢力を伸ばしている。

このように明治20～30年代の東京湾汽船の航路拡大は、主として太平洋岸に沿って東西方向になされたのである。

ところがこうした東西方向の沿岸航路は、鉄道網が普及発達すれば、早晚衰退していくであろうということが当然予測される。とすれば残された方向は南しかない。

すなわちそれは島への南下政策であった。

明治33年5月には、先の御藏島航路を月1回の運航とし、新島、三宅島にも寄港することが決まった。続いて明治39年4月には、相陽汽船の経営航路であった伊東～大島線を同社に代わって運航することになった。そして同じ年の明治39年10月には、伊豆七島航路用に設計された最初の貨客船祝丸（250総トン）が浦賀船渠で竣工している。

こうした実績の積み重ねによる「南下政策」の究極の狙いは、「命令航路」の受命にあった。命令航路というのは、すなわち国または地方公共団体による交付金補助航路である。決められた交付条件に従って船を動かしていれば、集客のいかんにかかわらず相応の運航費が交付されるし、新船建造の際に補助金が出ることもある。したがって命令航路の受命は、経営基盤の安定につながるわけである。

幸いなことに、そのころの伊豆七島航路には、こうした命令航路が設けられる気運があった。日清、日露戦争を経て国力を充実させたわが国は、国内の地域開発を政策の柱とし、伊豆七島のような僻地にも目を向けはじめていたのである。

こうして明治40年5月、東京府知事との契約により、懸案の命令航路がスタートした。航路は4本であった。

▶大島線：東京～大島、月3航海

▶神津島線：東京～大島～利島～新島～式根島～神津島、月3航海

▶御藏島線：東京～下田～新島～式根島～御藏島、東京～三宅島～御藏島、月2航海

▶三宅島線：東京～大島～利島～新島～神津島～三宅島、月1航海

この4航路に対する東京府の補助金は、年7,560円であったと記録されている。

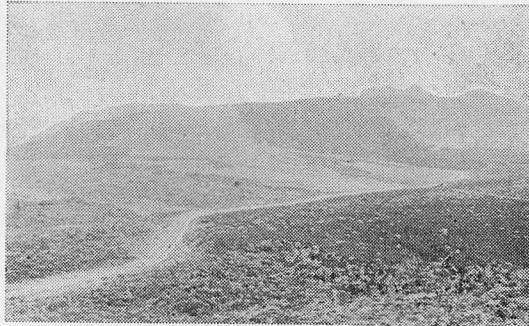
命令航路の第1船は、東豆汽船から移籍した豆相丸（133総トン）で、契約締結の翌月の6月1日に東京から大島へ向け出帆した。現在隆盛を極めている大島航路の第1便として記念すべき航海であった。

なお先の命令航路をみると、伊豆七島最南の八丈島が入っていないが、この島への便（東京～三宅島～八丈島線）が命令航路に指定されたのは、ずっと後の大正15年4月のことであった。これにより伊豆七島航路は、全体にわたって受命航路となつた。

現在の東海汽船航路網の骨格は、このようにして形成されたのである。

§ 伊豆大島航路の隆盛

大正末期から昭和初期にかけての日本経済は、第1次大戦後の恐慌と関東大震災の打撃から、慢性的な不況に



「波浮の港」の流行とともに、自殺の名所となつた三原山も大島旅行ブームに拍車をかけた。

悩まされていた。

昭和2年には金融恐慌が発生し、政府はモラトリアムをしいてこれを鎮めたが、中小銀行やそれと結びついた中小企業には倒産するもののが多かった。

この金融恐慌によって東京渡辺銀行が倒産した。このため創業以来39年間、東京湾汽船の大株主として常に経営に参画してきた渡辺一族は総退陣することになり、同社は、新経営陣をもって再出発することになった。そして昭和2年12月15日の臨時株主総会で、中島久万吉社長、林甚之丞常務を中心とする新経営陣がスタートしたのである。

新経営陣は、旧来の陋習を破って、まったく新しい観点から抜本的に営業方針を改革していった。そしてその新しい営業方針は、戦後の今日まで脈々として受け継がれているものである。一体どういう営業方針か？

それは、①運航方針を従来の「貨主客従」から「客主貨従」に改めたこと、②伊豆七島の観光開発、特に伊豆大島航路のレジャー化を図ったこと、この2点が基本となっている。

実に思い切った方針の転換であった。そしてこれは、昭和3年以降の6年間実施をメドにした「第1期拡張計画」として具体化された。その骨子は、既存のスチーム船をすべて新造ディーゼル船に切り替えることと、本格的なレジャー客船菊丸と葵丸を建造することであった。

周知のように伊豆大島は、伊豆七島中最大の島で、しかも東京に最も近い所に位置している。島の中央には、標高755メートルの二重式活火山三原山があり、島の人々から「御神火」として崇められている。

明治、大正期に島を訪れる人はといえば、その登山者ぐらいであった。

ところが東京湾汽船が大島航路のレジャー化に踏み切った昭和3年頃、まったく思いもよらないところから大島旅行がブームとなつたのである。そのキッカケとなつたのは、歌謡曲レコードの草分けといわれる「波浮の港」(野口雨情作詞、中山晋平作曲)の爆発的なヒット

であった。「磯の鶴の鳥や、日暮にや帰る、波浮の港は夕焼小焼……」ではじまるこの唄のイメージは、そのまま大島と結びつき、大島への関心を呼んだ。

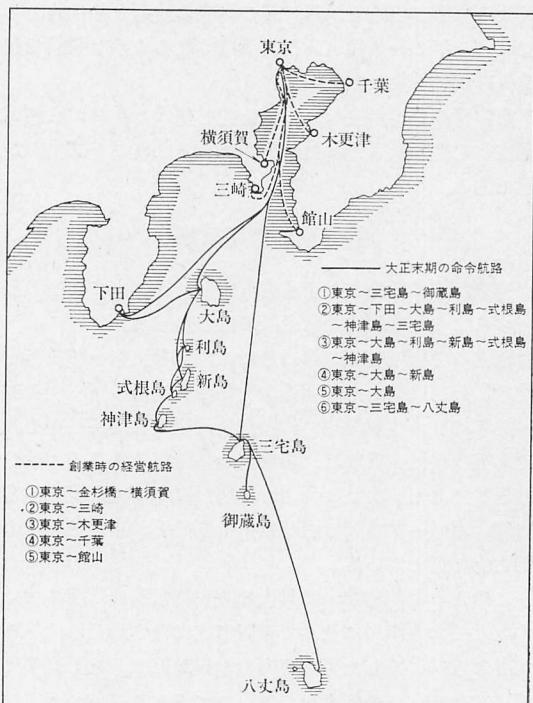
さらにまた大島航路に幸いしたのは、団体旅行の流行であった。不況ムードにくじけまいということから、そのころ各地に青年団の結成が相次いだが、それらのエクスカーション先として、大島が選ばれることが多かったのである。

かくして東京湾汽船初の本格的レジャー客船菊丸は、タイミング的にまったく申し分ない時期に大島航路にデビューしたのである。

菊丸は、小型客船の建造技術では定評のある三菱神戸造船所で誕生した。759総トンのディーゼル船で、三等ワンクラス327名の旅客を運ぶことができた(主要目はグラビア頁参照)。その外形は、瀬戸内海航路客船の流れをくむことにあか抜けしたデザインであったが、後の改装により煙突周辺部分が低くなり、せっかくの瀟洒な姿が損なわれてしまったのは残念だった。

昭和4年6月25日に三菱神戸造船所で竣工した菊丸は、前年の4月にスタートした東京～大島～下田線に投入された。就航間もない7月には、その船上において、土岐善磨、須川邦彦、村松春水による講演会が催されている。あるいはこれは日本最初の洋上研修会かもしれない。

同じ月に、東京～保田、東京～三崎、江ノ島～三崎の



創業時の経営航路と大正末期の命令航路

海水浴航路も新設された。

さて菊丸に続く東京湾汽船のレジャー客船第2弾葵丸がデビューした昭和8年は、異常なかたちの大島ブームで沸いた年だった。この年の2月、女学生の三原山火口投身自殺をきっかけに、三原山投身自殺の流行という異常な現象が起り、これをマスコミがはやし立てた。この年の9月までに男117名、女12名が投身している。

引き続いてこの年の5月には、「読売新聞」のゴンドラによる三原山火口探検が行なわれた。大島は、いやがうえにも宣伝され、大島航路利用客は激増したのである。

こうした状況の中で昭和8年6月8

日、期待の新造客船葵丸が三菱神戸造船所で竣工、大島航路に就航した。

葵丸は、938総トン、菊丸と同じディーゼル船であるが、旅客定員は三等ワンクラス650名と倍増している。外形は、端正ないわゆる「和辻スタイル」で、別府航路の緑丸、董丸を一回り小さくしたような感があった。また内装面では、ボート甲板室に貴賓室を、遊歩甲板室にラウンジとベランダを、上甲板室に大食堂をそれぞれ配するなど公室スペースも充分で、先輩の菊丸をはるかにしのぐ内容を持っていた。

惜しいことにこの関東では破格の優秀船葵丸も稼働期間は短く、昭和14年12月7日に大島乳ヶ崎海岸で坐礁し失われた。

§ 流線型客船橋丸の誕生

東京湾汽船にとってはまさにラッキーともいべき大島ブームの恩恵により、大島航路の利用客は激増した。

その増加の様子を数字でみると、昭和6年=83,000名、同7年=128,000名、同8年=189,000名、同9年=212,000名という具合にうなぎ登りに上昇している。

こういった状況を背景に、昭和8年11月14日の重役会において「第1期拡張計画」に続く「第2期計画」案が発表された。その計画案の中心は、大型レジャー客船橋丸(2代)の建造であった。発注先は、菊丸と葵丸を手掛けた三菱神戸造船所。建造費150万円と見積もられた。

建造経過は、起工が昭和9年10月22日、進水が昭和10年3月22日、竣工が同

年5月31日である。6月1日と2日には、靈岸島で盛大なレセプションが開催され、翌3日、東京～大島～下田線に就航した。

船の大きさは、葵丸の倍近い1,780総トン、出力1,200馬力のディーゼル2基(2軸)を装備し、トライアルで速力17.768ノットをマークした。旅客定員は三等ワンクラス1,230名であった。

公室は思い切ってモダンな装飾が施され、スペースも充分あり、先輩格の菊丸、葵丸とは段違いの設備を持っていたが、なんといっても橋丸の名前を日本中に知らし

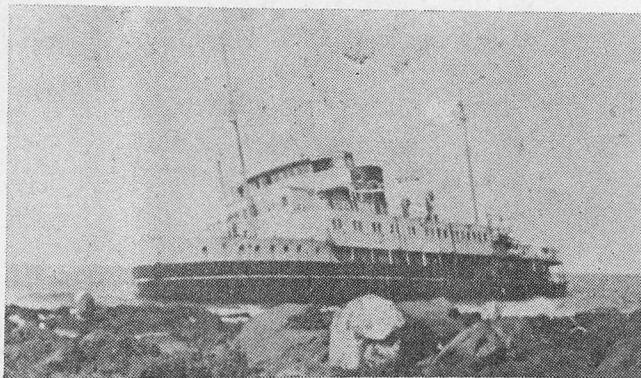
昭和期に建造・購入した東海汽船客船一覧

船名	総トン数	主機	建造所	竣工	購入	記事
菊丸	780	D	三菱神戸	昭4.6.25		昭44廃船
紅梅丸	250	〃	藤永田大阪	〃4.6.26	〃12売却	
桐丸	530	〃	播磨造船神戸	〃4.6.26	〃20海難	
小桜丸	98	〃	金指造船清水	〃4.7.17	〃14売却	
藤丸	230	焼玉	〃	〃4.8.18	〃41廃船	
萩丸	230	〃	〃	〃4.8.29	〃20戦失	
東洋八郎丸(のち鶴丸)	44	〃	下田船渠	〃5.9.6	〃27譲渡	
千鳥丸	64		浦賀船渠	〃6.6.30	〃16売却	
松丸*	53	D	下田船渠	〃7.2.22	〃18処分	
竹丸*	53	〃	〃	〃7.6.29	〃20戦失	
梅丸*	57	〃	〃	〃7.5.15	〃14売却	
花丸	96	〃	三菱神戸	〃7.6.1	〃27譲渡	
月丸	96	〃	〃	〃7.6.15	〃26売却	
桂丸	90	〃	石川島造船	〃7.6.27	〃20戦失	
楓丸	90	〃	〃	〃7.6.29	〃23海難	
葵丸	938	〃	三菱神戸	〃8.6.8	〃15海難	
あやめ丸*	118	〃	下田船渠	〃8.12.18	〃27譲渡	
さつき丸*	120	〃	〃	〃9.3.10	〃27売却	
常盤丸*	227	〃	〃	〃9.8.21	〃10海難	
すみれ丸	161	〃	下田船渠	昭10.4.26	〃27譲渡	
橋丸	1,772	〃	三菱神戸	〃10.5.31	〃48売却	
三宅丸	279	〃	下田船渠	〃10.11.20	〃11海難	
芙蓉丸	180	〃	〃	〃12.2.25	〃27譲渡	
こうちせい丸	1,027	R	英ベンダーソン社	大4.7	昭16.7.31	〃25売却
高砂丸	81	D	藤永田造船	昭5.10	〃45売却	
第10東豫丸	161	R	大阪鉄工所	大11.3	昭18.2.4	〃20現物出資
第11東豫丸	196	〃	尾道船渠	〃11.3	〃18.2.4	〃22売却
第12東豫丸	198	〃	大阪鉄工所	〃12.2	〃18.2.4	〃22売却
第15東豫丸	220	〃	〃	〃14.6	〃18.2.4	〃20現物出資
第16東豫丸	266	〃	向島船渠	〃8.1	〃18.2.4	〃26売却
あけぼの丸	399	D	三菱神戸	昭22.6.30	〃45売却	
黒潮丸	496	〃	播磨造船	〃22.6.30	〃49売却	
新淡路丸	102	〃	川崎神戸	〃7.7	昭27.12.30	〃32売却
昭和丸	195	R	〃	〃2.4	〃24売却	
淡路丸(のち藤丸)	1,132	D	三菱横浜	〃22.10	昭24.2.15	〃53廃船
第一照国丸(のち椿丸)	1,013	〃	三菱長崎	〃22.10	〃34.8.8	〃52廃船
あじさい丸	595	〃	佐野安船渠	〃37.3.15		公団共有船
さくら丸	1,159	〃	三菱下関	〃39.6.19		昭53神新汽船に貸船
さつき丸	534	〃	三菱長崎	〃1.3	昭41.8.24	昭48売却
はまゆう丸	1,234	〃	田熊造船	〃42.4.20		公団共有船
かとれあ丸	2,211	〃	〃	〃44.6.14	〃	
ふりいじあ丸	2,361	〃	〃	〃46.6.2	〃	
さるびあ丸	3,079	〃	内海造船	〃48.1.13		
シーホーク**	388	〃	三菱下関	〃52.4.18		
すれちあ丸	3,700	〃	〃	〃53.4.10		

注1) *船質木 **船質合金

2) 主機欄のDはディーゼル、Rはレシプロを示す。

3) 本表は東海汽船株式会社所蔵の資料により編集部が作成した。



昭和14年12月7日に大島乳ヶ崎海
岸で坐礁した葵丸。(本間春雄撮影)

めた大きな理由は、その「流線型」の外形にあった。橋丸の竣工記念パンフレットの冒頭にこんな文句がある。

「東京湾汽船の遊覧船隊に、また新しき一つの光輝が加はりました。その形も麗はしき流線型——すべての点で素晴らしい設備を整えた名実共に世界に冠たるモダーン・シップ——橋丸がそれあります……」

これをみると橋丸の「流線型」は、機能上の効果もさることながら、多分に観光セールス上のメリットを考え採用したフシがある。しかもこの着想は、設計当初からあったものではなく、工事半ばにおいて決定されたものらしい。したがって全船完全にというわけにはいかず、最も目立つ前部甲板室と煙突などを流線型にしたのだと。『流線型』の発案者は林甚之丞専務であったと、橋丸の設計に当たった南波松太郎氏（現日本海事史学会会長）はその回想アーティクルの中で述べている（雑誌ラメール、第16号「離島航路のシンボル——橋丸」）。ちなみに船橋構造物前面の防風窓は、船舶史家、船舶画家として名高い山高五郎氏の設計によるものだった。

橋丸の詳細と彼女の波乱万丈の生涯については、柳原良平、西村慶明両氏による「橋丸物語り」（昭和47年、至誠堂）に尽くされているし、また筆者も「橋丸一代記」と題して本誌第184集に発表したがあるので、これ以上の紹介はこの小稿では省かせていただく。

なお橋丸が就航した翌年の昭和11年10月27日に、本社とターミナル施設が、ゆかりの靈岸島から芝浦に移転した。靈岸島というと、古風でオールドファンには懐かしい名前であるが、字面から受ける印象は、なにかあの世へ行く船のターミナルといった感じもあった。その点、芝浦の方が名稱的に港らしい風情がある。

§ 応召した東海汽船客船

橋丸が竣工した2年後に日華事変が勃発した。

迫り来る戦雲は、平和な島通いの客船を安穏から厳しい軍務の世界にいや応なしに引きずり込んでいった。

昭和13年6月に橋丸が海軍特設病院船に徴用されたのを皮切りに、菊丸、藤丸、こうせい丸が特設艦船として応召した。各船の軍歴は次のとおりである。

■橋丸：昭和13年6月27日、海軍特設病院船として揚子江へ。同年7月29日、鄱陽湖で空爆により沈没。1ヵ月後引揚げに成功。昭和14年3月20日、日清汽船にチャーターされ上海～南京～漢口間に就航。同年12月、葵丸の沈没とともに大島航路に復帰。昭和18年3月16日、陸軍輸送船となる。同年10月17日、今度は海軍病院船として南洋へ。昭和20年8月3日、「橋丸事件」発生、小ケイ島からスラバヤへ向かう途中、国際法違反のかどにより米艦に拿捕される。

■菊丸：昭和13年11月5日、日清汽船にチャーターされ揚子江へ。昭和16年、特設捕獲網艇に改造され津軽海峡で敵潜水艦の警戒に当たる。昭和20年1月20日、海軍病院船になる。

■藤丸：昭和16年11月、海軍に徴用される。特設掃海艇になり、第28掃海隊の一隻として津軽海峡を遊弋。昭和20年7月14日、空爆により函館付近で擱坐。4日後離岸に成功。

■こうせい丸：昭和16年、特設駆潜艇になり、東京湾の警備に当たる。昭和20年、特設敷設艇に改造される。横須賀で終戦。

このこうせい丸（1,027総トン）という船は、明治以来の内航客船の中で最も異色の経歴を持つ船であろう。前身は大阪商船の瀬戸内海航路客船屋島丸であるが、元来はイギリス海軍のフラー級スループ、サンフランとして、大正4年にグラスゴーのヘンダーソン社で建造



流線型の船容で脚光を集めたあけぼの丸。舷側にはスカジヤップ・ナンバーが描かれている。(渡辺千夏撮影)

されたものである。昭和8年10月20日に兵庫県須磨沖で暴風のため沈没、多数の犠牲者を出す海難事故を引き起こした。その後引揚げに成功、昭和16年7月11日に東京湾汽船の手に渡り、同年8月5日から大島航路に投入されている。ただし就航期間は短かった。

今次大戦中、戦禍で失われた東海汽船客船は、萩丸と桂丸の2隻である。萩丸は、昭和20年2月16日、東京から三宅島の島民88人を含む乗客104人を乗せて三宅島へ向かう途中、大島付近で米空母機により撃沈された。また桂丸は、同年7月28日、三宅島付近で失われた。

なお戦争だけなわの昭和17年8月28日に、「東京湾汽船」の社名が現在の「東海汽船」に改められている。

§ 復興に貢献した焼け跡派客船群

無事戦火をくぐり抜けた船が、戦後最初に与えられた仕事は、引揚船としての航海であった。

東海汽船では、フラッグ・シップの橋丸とその補佐格の菊丸が引揚船として働いた。この2隻が大島航路にカムバックしたのは、橋丸が昭和25年4月、菊丸が昭和23年6月である。この間、主力客船を欠いて手薄になった伊豆七島航路を支えたのは、藤丸、芙蓉丸、すみれ丸、高砂丸といったミニ客船群であった。やがてその重責は、戦後の焼け跡の中から誕生した新造船あけぼの丸、黒潮丸、淡路丸の手にゆだねられた。

あけぼの丸（399総トン）と黒潮丸（496総トン）は、東海汽船が戦後発注した最初の客船であると同時に、民間船としては戦後わが国が建造した客船のハシリでもあった。あけぼの丸は、中日本重工神戸造船所の建造で、橋丸の影響を強く受けた異色の流線型客船として知られている。また黒潮丸は、播磨造船所の建造で、昭和4年に同じ造船所で完成した桐丸に外形と機能の似た離島生活航路貨客船であった。両船とも昭和22年6月に完成、7月4日に芝浦で一緒に竣工披露された後、あけぼの丸は大島～下田線に、黒潮丸は八丈線に就航した。

一方、淡路丸（1,118総トン）は、昭和23年7月に南洋海運（東京船舶の前身）の瀬戸内海航路客船として東日本重工横浜造船所で完成したが、翌24年2月15日に早々と東海汽船の手に移り、淡路丸の船名のまま大島航路に投入された。彼女の活躍振りは地味ではあったが、戦後の伊豆七島航路の復興に大きく貢献した船としてその名前は忘れるることはできない。

やがて橋丸と菊丸が大島航路に復帰し、これに淡路丸を加えた3隻による運航パターンが確立された。こうして大島航路再建への布石が置かれたところへ、三原山の噴火がこれを強力に援護した。三原山は、戦後も昭和25年7月16日の大爆発以来、時折り火を噴いては大島への関心を呼び起こしている。三原山の噴火は、観光大島P

Rのための打上げ花火のようなものであった。

ところで昭和28年1月の株主総会で、東急の五島慶太氏が取締役会長に選任されているが、その3年後の昭和31年1月に、熱海～大島線の申請をめぐって、西武系の伊豆箱根鉄道との競争問題が起こっている。そして昭和34年4月に双方に免許がおりた結果、この航路は、東海汽船にとっては絶えて久しい競合ルートとなった。

伊豆箱根鉄道が昭和2年建造のうば桜長福丸（540総トン）を改装し、伊豆箱根丸という船名で走らせたのに対し、東海汽船は、戦後建造の焼け跡派客船第一照国丸（978総トン）を照国海運から急購入取り、椿丸の名前でこの航路に投入、これに応戦した。両者の角逐は8年間続いたが、結局、この水域の航路に実績を持ち、かつ就航船が大きい東海汽船に軍配があがり、昭和41年10月4日に伊豆箱根鉄道の熱海～大島線は廃止された。伊豆箱根丸は、東海汽船に譲渡され、さつき丸となった。

なお東海汽船の客船ターミナルは、戦後しばらく月島にあったが、昭和28年7月に竹芝桟橋待合所が完成し、ここから船が発着するようになった。

昭和37年3月に船舶整備公団との最初の共同建造船あじさい丸（595総トン）が佐野安船渠で完成、下田～新島～神津島～三宅島線に就航した。

これを発端に東海汽船客船隊の新旧交替が始まった。新鋭船は、昭和39年さくら丸（1,128総トン）、同42年はまゆう丸（1,234総トン）、同44年かとれあ丸（2,211総トン）、同46年ふりいじあ丸（2,361総トン）の順で増強された一方、昭和40年藤丸、同44年菊丸、同45年あけぼの丸、同48年さつき丸、同49年黒潮丸の順で、島の人々に思い出の多い船達が相次いで姿を消した。「東京湾の女王」と謳われた一代の名船橋丸も昭和48年1月に引退し、代船さるびあ丸（3,079総トン）に道を譲った。さて紙数の関係で、戦後の部分が駆け足になってしまったが、伊豆七島航路の現状について、特徴的な傾向をいくつか挙げておこう。

①就航客船の大型化。昨年4月に完成した三宅島、八丈島航路用貨客船すとれちあ丸は3,700総トンもある。②大島以外の伊豆七島観光客の激増。この現象は、主として就航客船の大型化によるものであり、しかもこれが高度成長下のレジャー・ブームと結び付き、人気が増幅された。③就航客船の高速化。その最たるものは、昭和52年5月に伊豆半島～大島線に登場した高速旅客船シーホーク（388総トン、航海速力26.5ノット）である。④カーフェリーの未導入。これは島の環境保全を配慮した場合、得策であったと筆者は考えている。

90年の歳月は、伊豆七島航路の様相をこのようにすっかり変えてしまった。創業時代「流人船」と同程度の大きさの汽船でスタートしたことを思うと、まさに隔世の感がある。