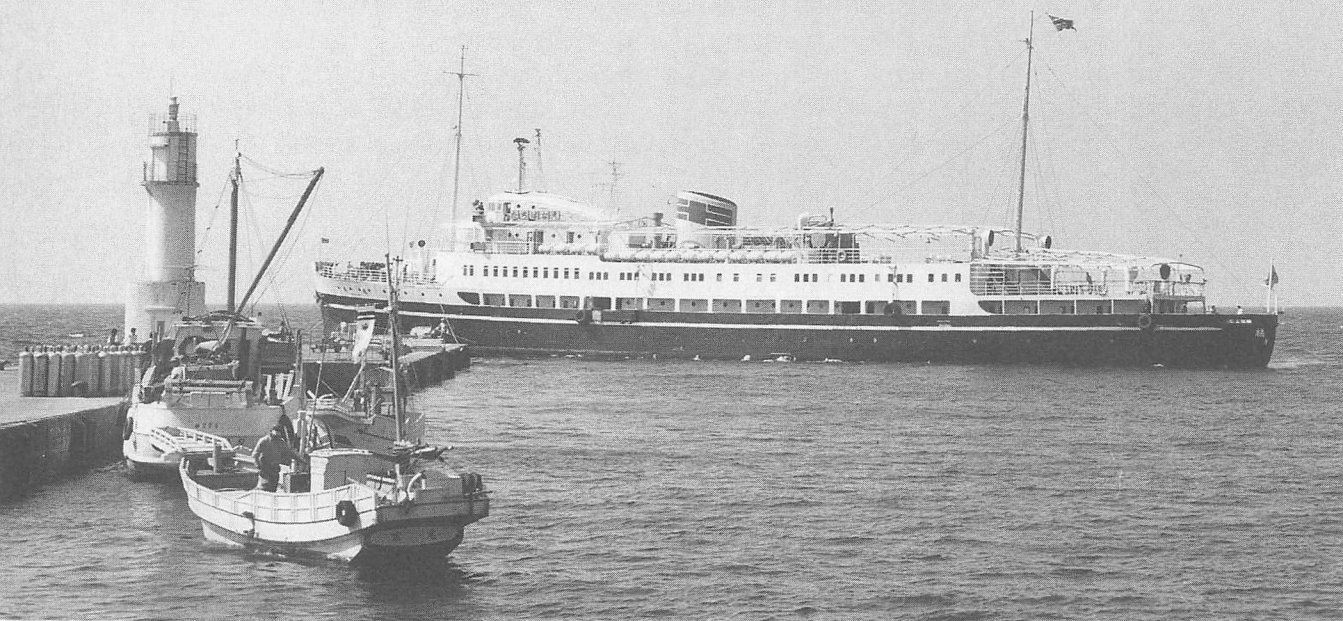


東海汽船100年の歩み

A 100 YEARS OF THE TOKAI KISEN

by Michio Yamada

山田 勉生 (日本海事史学会理事)



カットは大島元町港を出港する橘丸（1972年10月撮影）。

伊豆七島の御蔵島は、江戸時代から黄楊（つげ）の産地で知られている。黄楊は、櫂の材料や印材として用いられており、毎年数百本が江戸に積み出された。

東海汽船の前身「東京湾汽船」が東京府の要望で伊豆諸島に初めて船をさし向けたのは、1891（明治24）年のことだが、その配船先はこの御蔵島だった。目的は黄楊の輸送で、春秋各1便、当時最大の社船館山丸（118総トン、1888年建造、木造）を投入した。

現在の御蔵島航路は、第三セクターの小型船が三宅島から通う文字どおりのローカル便だが、東京湾汽船の最初の島へのサービスが、この七島中最も遅れた航路だったとは、歴史の皮肉とでもいおうか。

東京湾航路から伊豆七島航路へ

東京湾汽船は1889（明治22）年11月14日、東京市京橋区に設立された。今年でちょうど100年になる。

現在は伊豆の島々を広くネットする大手内航船会社だが、最初は、社名が示すように東京湾内のサービスが主体だった。最長航路は東京～館山線で、金谷、保田、富浦など内房諸港を小まめに寄港した。魚の荷扱いが多く、ドル箱航路だったという。

設立に奔走したのは、湾内の海運関係者たちだ。石川島造船所の創設者で東京湾の汽船業にも手を広げていた

平野富二、日本通運の前身内国通運社長の佐々木莊助など、明治実業界の大立者渋沢栄一の息のかかった実務家を中心となった。湾内で競合する東京平野汽船組合、第二房総汽船、三浦汽船、内国通運の4社を合併させて営業活動の拡大を図ろうというのが、当時東京府会議員だった渋沢栄一の構想だった。

明治30年代に入ると、サービス・エリアは伊豆七島方面へ延びていく。狙いは、命令航路の受命にあった。離島航路の経営に、行政のバックアップが必要なことはいうまでもない。行政（東京府・都）との連携を必要とする同社の性格は、今も変わっていない。

伊豆諸島は、1878（明治11）年に静岡県から東京府に移管された。島の生活が江戸と直結していた歴史的事情から、島民の東京への強い帰属意識が背景にあったようだ。1900（明治33）年には大島、八丈島に島庁が設けられ、定期航路開設の気運が行政サイドから高まった。

一方同社も、1906（明治39）年に伊豆諸島航路用の貨客船祝丸（199総トン）を浦賀船渠で建造し、航路受命へのハード面を固めた。こうして翌1907（明治40）年、懸案の東京府との契約による命令航路がスタートした。航路は4本。補助金は年7,560円である。

▷三宅島線（東京～大島～利島～新島～神津島～三宅島、月1便）、▷神津島線（東京～大島～利島～新島～式

根島～神津島，月3便），▷御蔵島線（東京～下田～新島～式根島～御蔵島および東京～三宅島～御蔵島，月2便），▷大島線（東京～大島，月3便）。

八丈島が入っていないが，これは日本郵船の小笠原航路（東京府命令航路）の貨客船が寄港していた理由による。八丈島便が命令航路に指定されたのは，ずっとのちの1926（大正15）年である。これにより，伊豆七島への基幹航路はすべて東京府からの受命航路となった。

大島航路客船“菊、葵、橘丸”の時代

伊豆七島はかつての流人の島だった。「島送り」になった流人たちは，隈田川河口の永代の御船手役所から流人船で島へ向かった。東京湾汽船の戦前のターミナル，霊岸島は，その永代の西寄りにあった。

七島への生活航路は，この霊岸島という個性的なターミナル名を通じて一般に知られるようになり，昭和に入ると，観光目的で島へ渡る人々も出てきた。島の新しい振興対策として，観光産業がクローズアップされた。

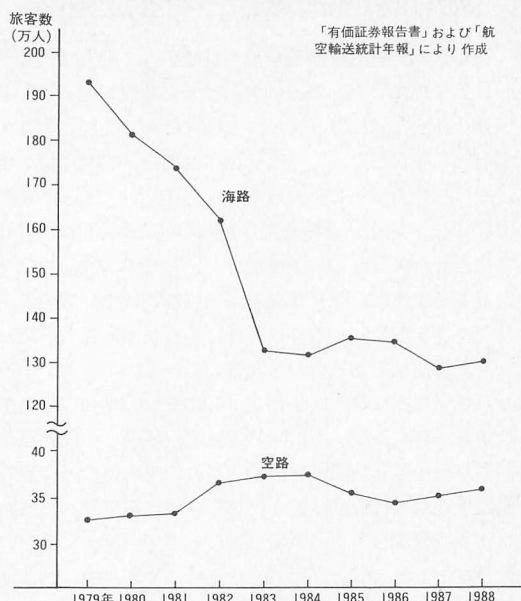
折も折，1927（昭和2）年の金融恐慌で東京渡辺銀行が倒産。創業以来，大株主として経営に参画してきた渡辺一族が退陣し，営業政策の抜本的改革を目指す新経営陣が登場した。新路線の骨子は，①運航方針を従来の「貨主客従」から「客主貨従」に改め，②伊豆七島の観光開発。特に大島航路のレジャー化を図る，の2点であった。

新方針を具体化した拡張計画には，老朽スチーム船の新造ディーゼル船へのリブレースが盛り込まれた。こうして，昭和の客船史に残る大島航路の3名船，菊丸（758総トン，1929年建造），葵丸（937総トン，1933年建造，1939年大島乳ヶ崎で座礁喪失），橘丸（2代，1,780総トン，1935年建造）が相次いで誕生した。建造所はいずれも三菱神戸造船所である。

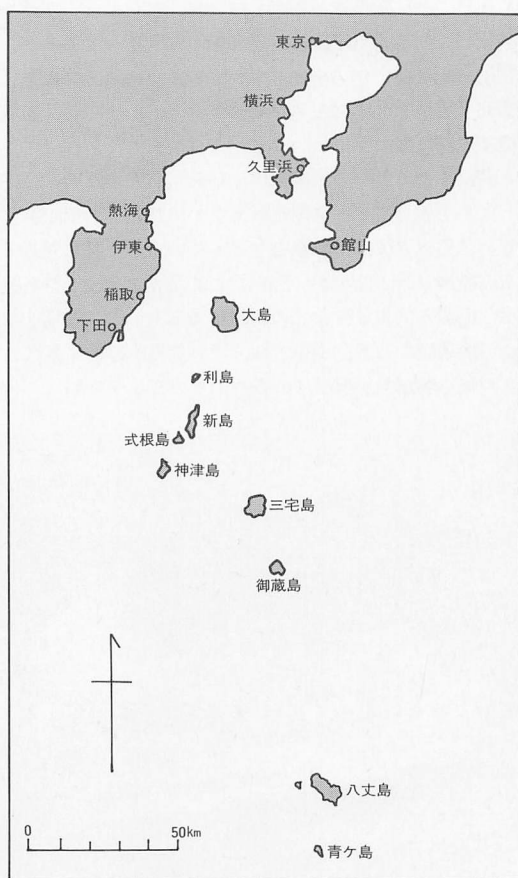
たまたま菊丸が登場したころ，歌謡曲レコードの草分けといわれる「波浮の港」が大ヒットし，大島への関心が高まった。さらに葵丸がデビューした1933（昭和8）年には，三原山での投身自殺の流行をマスコミがはやし立てたうえ，読売新聞の三原山火口探険が行なわれ，大島観光ブームになった。当節，NHKテレビの大河ドラマの関連地が観光名所になるそうだが，ブームに乗りやすい軽薄な国民性は，昔も今も変わらない。

こうしたブームの恩恵もあり，大島便の旅客数は，1931年＝83,000人，1932年＝128,000人，1933年＝189,000人，1934年＝212,000人と激増した。今日の東京～大島線の223,000人（1988年）にほぼ匹敵する数字だ。

この昭和初期に導入された観光航路は，太平洋戦争を挟み，社名が「東海汽船」（1942年改称）となった今日まで，脈々として受け継がれている。ちなみに同社は現在，藤田観光の傘下にある。



最近10年間の伊豆諸島への旅客数



伊豆諸島

伊豆箱根鉄道との競合と全日空の空路開設

日華事変から太平洋戦争にかけて橘丸と菊丸は、揚子江などで稼働した。戦後は引揚船として働いたのち、菊丸は1948(昭和23)年、橘丸は1950(昭和25)年に大島航路に復帰した。この戦前派の2隻に、終戦直後の焼け跡の中から誕生した淡路丸(1,117総トン、1947年建造、1949年購入、のち藤丸)、黒潮丸(496総トン、1947年建造)、あけぼの丸(399総トン、1947年建造)を加えた5隻を主体に、伊豆諸島航路は再建された。客船ターミナルは、戦後しばらくは月島にあったが、1953(昭和28)年以後は竹芝桟橋から発着している。

再建が軌道に乗った昭和30年代の初め、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間で競願問題が起きた。1959(昭和34)年には東海汽船と伊豆箱根鉄道の双方に免許が下りた結果、明治以来島への航路を一手に経営してきた東海汽船にとって、絶えて久しい競合ルートとなった。両者の角逐は7年余り続いたが、結局、この水域に実績があるうえ使用船の大きい東海汽船に軍配が上がり、伊豆箱根鉄道は撤退した。

同じころ、全日空が東京から大島、八丈島への空路を開設している。航空機は定期客船の「天敵」であるが、1963(昭和38)年の全便フレンドシップ機導入に続き、1966(昭和41)年に三宅島便がスタートして以後、航空機は東海汽船の手ごわいライバルに成長した。

海路による島への旅客数は、1969(昭和44)年に200万人を突破してピーク期を迎えたが、1973(昭和48)年の石油危機以後は下降線をたどっている。これに対して空の旅客は、石油危機の翌年には30万人を超え、空港施設、機種、気象条件などの制約はあるものの、長期的には増加基調にある。現在では、伊豆諸島への総旅客数の2割強を航空機が担っている(前頁のグラフ参照)。

公団との共有方式による客船隊の整備

1962(昭和37)年に船舶整備公団との最初の共有船あじさい丸(614総トン)が佐野安船渠で完成、下田～新島～神津島～三宅島線に投入された。これを皮切りに、客船隊の新旧交替が始まった。そのほとんどは、船舶整備公団との共同建造によるものだ。

さくら丸(1,159総トン、1964年自己資金建造、大島線)、はまゆう丸(1,234総トン、1967年建造、大島線)、かとれあ丸(2,210総トン、1969年建造、東京～大島～三宅島線)、ふりいじあ丸(2,286総トン、1971年建造、東京～三宅島～八丈島線)、さるびあ丸(3,079総トン、1973年建造、大島線)、すれちあ丸(3,700総トン、1978年建造、東京～三宅島～八丈島線)の順で続々と誕生。その一方で、菊丸、あけぼの丸、黒潮丸など島民に馴染み深い船々が相次いで解体された。1973(昭和48)年には、かつて「東京湾の女王」と謳われた橘丸が引退し、さるびあ丸に道を譲った。

船の大型化も進んだ。さるびあ丸の段階で、同社の客船では初めて3,000総トンをオーバー、最高速力も20ノットを超えた。航海設備面では、かとれあ丸以後バウ・スラスタを装備するようになり、すれちあ丸では、フィン・スタビライザーとCPP(可変ピッチ・プロペラ)が採用された。すれちあ丸の推進装置はCPP 2軸2舵で、小回りが良く設計になっているが、これは八丈島の底土港での回頭接岸を配慮したものという。昔から同社の船の離接岸が見事なことは、筆者も乗船して何度も目撃しているが、船型の大型化に伴い、乗組員の名人芸に加えて、ハード面も拡充されたわけだ。

高速艇の導入と東伊豆各港のターミナル化

大型化と並んで、もう一つ注目すべき傾向は高速旅客艇の導入だ。その第1船はシーホーク(388総トン)で、1977(昭和52)年に軽合金製魚雷艇のノウハウを有する三菱重工下関造船所で建造され、熱海・稲取～大島線に就航。2年後に、より大型のシーホーク2(520総トン)と交替し今日に至っている。

次いで1981(昭和56)年には、高速で安定性のよいSSC(半没水型双胴船)のシーガル(672総トン)が熱海～大島線に張り付いた。彼女の前身は、1979(昭和54)



元町港桟橋に接岸中の「かとれあ丸」(左)と橘丸(1972年10月撮影)。

年に三井造船千葉事業所が開発した実験船めいさ80である。現在、その代替船が三井造船で建造中であり、今年の暮に完成する。船舶は約20億円。

新幹線で熱海から乗り続けば東京から2時間余りで大島に着く高速旅客艇の導入は、島がよいのイメージを一変させた。これにより大島への幹線航路は、熱海・伊東（稲取）～大島線に移行し、東伊豆3港がターミナル化された。昨年の統計では、東京～大島線の旅客数23万人に対し、東伊豆3港～大島線は47万人に達している。高運賃で乗組員定員の少ない高速艇は、経営面でもメリットが大きく、同社の収支改善に寄与しているようだ。

昭和50年代の後半から、30～40年代に建造されたあじさい丸、さくら丸、はまゆう丸、かとれあ丸、ふりいじあ丸といった客船群が相次いで引退。代わって、かめりあ丸（3,751総トン、1986年建造、東京～伊豆諸島線）、あぜりあ丸（480総トン、1988年建造、神新汽船所属、下田～神津島～式根島～新島線）、かとれあ丸2（2,589総トン、1988年建造、熱海～大島線）が登場した。いずれも船舶整備公団との共有船である。現在は、戦後2度目の客船隊の新旧交替期にあるといえる。

貨物部門の増強と第三セクターの設立

石油危機以後、船の旅客数が減少の一途をたどっているのに対し、空の旅客が増加基調にあることは、さきに述べたとおりである。ところが、貨物輸送部門はその後も一貫して増加傾向が見られるため、従来の観光一辺倒



東海汽船が初めて導入した高速艇シーホーク。左の船は“あじさい丸”（1977年4月撮影）。

路線は若干修正され、生活航路色を加味した貨客船が七島航路に投入されるようになった。

荷揺れの少ないトムソン式デリックを備え、コンテナも積み取れるように設計されたすとりちあ丸は、その典型である。また同時期にふりいじあ丸が貨客船に改装されたのも、同様の方針によるもので、これはかめりあ丸にも引き継がれた。

ローカル航路の運航の見直しも並行して行なわれたが、「第三セクター」方式による伊豆諸島開発と神新汽船の設立は、離島航路史のうえで画期的な事件だった。

伊豆諸島開発は、1971（昭和46）年に東海汽船（50パーセント）と伊豆諸島8町村（50パーセント）の出資により誕生したもので、東海汽船から譲渡された三宅島～御蔵島、八丈島～青ヶ島線を経営。1976（昭和51）年には小笠原村も参加して、父島～母島線が開設された。御蔵島、青ヶ島の2線は「国庫補助航路」の指定を受けており、運航欠損は国と都が補填する仕組みになっている。一方の神新汽船は、東海汽船・新島本村・神津島村（各20パーセント）と地元事業者（40パーセント）の共

元町港桟橋に接岸中の客船群。1986年10月の撮影で、左から“かとれあ丸”、シーホーク2、シーガル。



最近10年間の東海汽船グループの客船一覧

運 航 会 社	船 名	総トン数	建造所	竣 工	記 事
東 海 汽 船	さくら丸	1,159	三菱下関	1964. 6. 19	1982タイ売却、現 Seatran Queen
	はまゆう丸	1,234	田熊造船	1967. 4. 20	1984中国売却、現“遼民1”
	かとれあ丸	2,210	田熊造船	1969. 6. 14	1989タイ売却、現 Seatran Princess
	ふりいじあ丸	2,286	田熊造船	1971. 6. 2	1986加藤汽船売却、現“はびねす2”
	さるびあ丸	3,079	内海田熊	1973. 1. 13	
	シーホーク	388	三菱下関	1977. 4. 18	1980甌島商船売却
	すとれちあ丸	3,700	三菱下関	1978. 4. 10	
	シーホーク2	520	三菱下関	1980. 5. 15	
	シーガル	672	三井千葉	1979.	1981.6.5三造企業より用船
	かめりあ丸	3,751	内海瀬戸田	1986. 3. 25	
	かとれあ丸2	2,589	三菱下関	1988.12. 9	
	(未 定)	650	三井千葉	1989.12.	シーガルの代替船
東京ヴァンテアンクルーズ	ヴァンテアン	1,600	三菱下関	1989.10	
伊 豆 諸 島 開 発	ははじま丸	302	下田船渠	1979. 3. 22	
	弥栄丸	332	徳島造船	1968.10. 3	伊豆七島海運より用船、1988ソロモン売却
	黒潮丸	432	日立向島	1988.10.13	
神 新 汽 船	あじさい丸	594	佐野安船渠	1962. 3. 15	1978東海汽船より用船、1988廃船
	あぜりあ丸	480	三菱下関	1988. 2. 17	
小 笠 原 海 運	おかさわ丸	3,540	三菱下関	1979. 3. 23	

同出資で1977(昭和52)年に設立されたもので、東海汽船の下田～神津島線を継承した。

伊豆七島航路は明治の昔から、行政との緊密な連携を必要としていたが、その割りに、国や都は面倒見がよくなかった。昭和初期の不況期以来、東京湾汽船が観光路線に走ったのも、行政の冷淡さが背景にあったためと思われる。今日、旅客の減少というきびしい経営環境下において、東海汽船が第三セクター方式による航路整理を断行したのは、賢明な選択だったといえよう。

三宅島、大島の噴火と東海汽船フリート

行政と東海汽船との協力関係を、否でも応でも強化せ

ざるをえないような重大事件が、この10年間に2度も起こった。

いうまでもなく、三宅島と大島の大噴火だ。特に大島の場合は、島民全員の船による島外避難という離島史上稀な事態となり、火山島をネットする離島航路客船の今後の在り方について、考えさせられる点が多かった。

1983(昭和58)年10月3日の三宅島噴火では、溶岩が島の西側に流出し、阿古地区の400戸が被災した。このため翌4日、阿古地区住民の半数にあたる533人が定期船すとれちあ丸で島を離れ、首都圏に疎開した。

1986(昭和61)年11月15日の大島三原山の噴火は、これよりもさらに大きかった。11月21日の夕方16時15

分には、火口と外輪山との間で再び大爆発が起こり、溶岩流は外輪山を越えて大島の中心地である元町に迫った。このときの凄まじい三原山の姿は、テレビで逐次放映されたので、ご記憶の方も多かろう。

爆発2時間後の18時30分、都は海上自衛隊、海上保安庁、東海汽船に艦船の出動を要請した。最初に駆け付けたのは高速艇シーホーク2で、19時2分に早く



“すとれちあ丸”。貨物輸送力の増強を意図して荷役設備などが強化されている(1982年10月撮影)。

も 388 人を乗せて元町港を出航、稲取に向かっている。

22 時 50 分、大島町長は全島民に、島外への避難を指示した。避難者数は 10,526 人。所要時間は 8 時間で、翌朝の 6 時 54 分に避難活動は終了した。

輸送実績は次のとおりだが、このときの東海汽船フリースの活躍は目覚ましかった。

東海汽船	7,407 人
海上保安庁	1,926 人
海上自衛隊	849 人
漁 船	265 人
その他	79 人

各船の活躍ぶりも紹介しておこう。

(出航日時)	(船名)	(避難先)	(輸送人員)
21日19時 2分	シーホーク 2	稲取	388人
20時13分	シーガル	熱海	386
20時45分	シーホーク 2	稲取	400
21時37分	かとれあ丸	伊東	1,300
23時 8分	シーホーク 2	稲取	334
22日 0時19分	さるびあ丸	東京	2,092
3時 5分	すといれちあ丸	東京	2,435
6時54分	シーホーク 2	熱海	72

救助活動を指揮したのは、鈴木都知事を本部長とする「都災害対策本部」であるが、対策活動の長期化に伴い、職員に宿泊や食事を提供する施設が必要となった。そこでさるびあ丸とかとれあ丸が都にチャーターされ、大島でホテル・シップとして使用された。

このように噴火のため、1 万を超える全島民が短時間で避難したケースは、これまでも少ないが、1976 (昭和 51) 年にカリブ海のフランス領グアドループ島の火山が爆発した際に、3 隻の船 (フェリーと思われる) が、危険地域の島民 6,000 人を、わずか 2 時間半で隣島へ運んだ事例がある。今回の大島の実例は、離島からの避難活動に、大型客船のキャパシティと高速艇の機動力が有力であることを、実績で示したといえる。

7 カ月後の 1987 (昭和 62) 年 6 月 22 日、昭和天皇が噴火見舞いで大島をご訪問、島の安全が印象づけられた。往きは下田からヘリコプター、帰りはシーガルに乗られた。船好きだった天皇の最後の船旅だった。

蛇足ながら、昭和天皇は 1982 (昭和 57) 年にも、八丈島から三宅島まで、皇后とご一緒に船旅を楽しまれている。このときの船はすといれちあ丸だった。

21 世紀のクルーズを目指す “ヴァンテアン”

創立 100 周年を記念して東海汽船はこの 10 月、東京湾をクルーズするレストラン・シップ、ヴァンテアン (フ



1983 年 10 月 3 日の三宅島噴火では“すといれちあ丸”が島民の避難移送に大活躍した。写真は着の身着のままで東京港竹芝桟橋に到着した避難民。

ランス語で「21」の意) をデビューさせる。総トン数は 1,600 トン。建造所は三菱重工下関造船所で、船価は約 21 億円。サイド・デッキに木甲板を配した本格的なデイ・クルーズ客船である。

世のレジャー指向を反映して、大小クルーズ客船の就航と計画発表が相次いでいるが、東京湾内でもすでに、シーライン東京 (はとバス系列) のシンフォニー (1,089 総トン)、ニッポンシーラインのロイヤルウイング (2,743 総トン、前身は 1960 年建造のくれない丸) などが開業しており、大手船会社の日本郵船も来春、ヨット風のベイ・クルーズ客船 (340 総トン) を東京湾に投入すると発表した。このようにライバルが多い中でヴァンテアンは、船型が比較的大型であることと、藤田観光系列のホテルや椿山荘のノウハウを期待できる点で、他を圧しているといえよう。

「クルーズ元年」と声高にはやされる割には、日本人は相変わらず忙しく、数日の休暇もままならない現状だが、こうしたデイ・クルーズは、気安く乗れるのが強みである。筆者は、日本ではショート・クルーズがクルーズ時代到来の突破口になると睨んでいる。

100 年前の草創期に、東京湾からスタートした東海汽船は、100 年後の今日、再び東京湾に帰ってきたわけである。

* * *

筆者は 10 年前、東海汽船が創立 90 年を迎えた際に「東海汽船の客船 90 年の歩み」を本誌 (第 275 集) に発表し、昭和期の同社を主体にその歴史を綴った。本稿ではしたがって、それから現在まで 10 年間の流れに焦点を合わせたつもりだ。また、本稿で割愛した小笠原航路については、「小笠原航路の今昔」 (第 191 集) と題した拙稿があるほか、橘丸についても、彼女が引退した折に「橘丸一代記」 (第 184 集) を書き、その波乱の航跡をたどった。本稿と併せて参照いただければ幸いである。