

台湾北部紀行（馬祖列島と基隆付近）【前編】

個人会員 福富 廉

台湾領土として本土以外に、馬祖列島、澎湖諸島、小琉球、緑島／蘭嶼の離島と中国大陸の小三通、金門島がある。ほとんどが本土から遠く、今まで乗り鉄と港巡りの3～4日の旅では、高雄からごく近い小琉球を除いては、なかなか行くことができなかった。

今回、天候の厳しい冬ではあるが、馬祖列島までの船旅をし、また、出入港地の基隆付近の海事関係の拠点を周ってきたので、レポートしてみたい。

1. 馬祖列島への船旅

馬祖列島は台湾本土の北西約200km、台湾海峡を渡ったほとんど中国本土・福建省の近くと言ってもいい位の場所に位置しており、台北、台中からの航空路もあるが、海路は新華航業のフェリーが基隆からデイリーで運航している。毎日、22時に出港し、翌日の午前中に馬祖列島の南竿島と東引島に寄港（奇数日／偶数日で寄港順が入れ替わる）し、19時に基隆に戻ってくる。

HPやガイドブックでは、天候が不安定なので海路は勧めないとの記載が多く、台湾観光協会の職員にも、「吐く船」と言われていると言われた。特に、冬場は季節風がかなり強いらしく、船会社のHPを見ていたら、2～3日に1回は欠航している感じであったが、その時はその時として乗船することにした。結果としては、予定した当日は出港したが、翌日は欠航、翌々日便は運航して帰ることができたが、帰着日はまた欠航、という感じだった。

台湾人向けのHPしかないので、予約せずに行ったが、この時期なので、問題無く乗船できた。

船は、「臺馬之星 (TAIMA STAR)」、2015年に高雄の中信造船 (Jade Shipbuilding) で建造された国産船で、総トン数4,928GT、全長が104.6m、幅16.0m、航海速力18kt、旅客定員580名、乗用車28台、ミニバス3台。船首にバウドア、右舷船尾にランプウェイ、フィンスタビライザーも装備したカーフェリーだが、車両の積載能力にあるように車両甲板が1層、しかも船の後半部分だけなので、前部は通路のみとなった、いわゆる乗用車フェリーである。わが国で言えば、昔の関西汽船の「ゆふ丸」「まや丸」に近い感じであろうか。船の周囲にオープンデッキがあり、なかなか古風な印象も受ける。キャビンは、2名定員の貴賓室が2部屋、3名定員の特等（頭等艙）が3部屋、6名定員の1等（商務艙）、その他20～30名定員で多くはドミトリー式の2段ベッド（単人床）、一部に1段のダブルベッド（親子床）上のものもあるエコノミークラス（経済艙）があり、定員380名。他に、1つの部屋とラウンジに設けたリクライニングシート席があり定員200名。料金は経済艙単人床の往きが税込み1,050台湾ドル（訳4,000円）、帰りが1,000台湾ドルで、往きのみ税金が課されている。また、座席は片道650台湾ドルなのだが、ベッド席が満席にならない限り売ってこないということだった。

公室は、売店のついたラウンジとシアター、娯楽室というところだが、シアターはこの種の船にしてはかなり立派なもので、台湾映画が上映されていた。

この航路の船としては、他に「臺馬 (TAIMA)」(元、九四フェリーの「ニュー九州」と「合富快輪 (HO FU EXPRESS)」(元、隠岐汽船の「フェリーくになが」(初代))があるが、「臺馬」は通常は南竿島と東引島の間で「臺馬之星」の逆航路を1日おきに運航するほか、春節などの臨時便と運航され

ている。また、「合富快輪」は月1~2便の臨時便として運航されるが、こちらは軍事輸送が中心のようで外国人は乗船できない。今回、筆者は「臺馬」で島間を移動する予定していたが、急な補修作業で欠航となり、代替便とされていた船の運航もなぜか無くて、東引島には滞在できなかった。ただし、この島には、他にローカル航路は無く、軍事遺跡と独特な民家がある程度とされている。

さて、基隆から出港した「臺馬之星」は往きはほとんど揺れも無い穏やかな航海をし、朝暗いうちに南竿島の福澳港に着いた。ここは、馬祖列島の中心となる島で、ローカル航路の出港地となっていて、以下のような航路がある。南竿島を足場に大陸に渡ることもでき、「臺馬之星」で近くのベッドにいたオランダ人学生は、そのまま大陸に渡って、上海、ウランバートル、モスクワと鉄道を乗り継いで自国へ帰国するんだと話していた（台湾に行くときもそうだったようだ）。

東莒島・西莒島航路（南竿島の南方） 1日 3便（片道約1時間、200台湾ドル）

北竿島航路（南竿島の北方） 1日 12便（片道約15分、160台湾ドル）

小三通・黄岐航路（中国本土） 1日 1便（片道約1時間）※外国人は乗船できない

小三通・馬尾航路（中国本土） 1日 2便（片道約1時間）

他に、東莒島・西莒島間の渡し船も有り。

ほとんどが高速船タイプの船であるが、台湾の他の航路もそうだが、ほとんどがいわゆる一杯船主のような船で、使用船は便毎に変わって、運航しないと港の中に係船されてしまう。船の切符も会社毎なのにも驚いた。

南竿島・北竿島の観光としては、ほとんどが砲台等の昔の軍事遺跡で、なかでも南竿島の北海坑道という、1970年頃に造られた小型軍艦を隠すためのいわゆるブンカーが興味深かった。満潮時はろかい船で、干潮時は遊歩道で坑内を巡ることができる。

帰路は、滞在できなかった東引島に寄港する便で基隆まで帰ったが、船首のラウンジにいるとバンバン波しぶきが上がってくる状態が続いた。



「臺馬之星 (TAIMA STAR)」
南竿島・福澳港にて



基隆・中正公園から



船尾から見た露天甲板



この位の船では巨大な 150 人乗りの救命艇



出港直後、上甲板でくつろぐ乗客



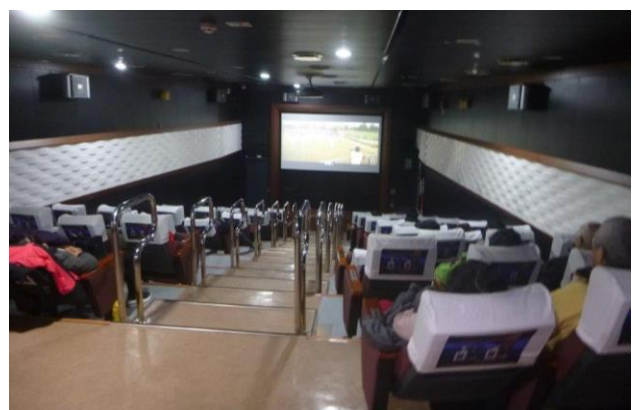
車両甲板（バウドア前から後方）



車両甲板（後部）ここから下船させられた



ラウンジ（多客時は有料座席）



シアター



経済艙単人床（2段ベッド）ゴザ敷



経済艙親子床（1段ダブルベッド）ゴザ敷



南竿島・福澳港



「馬祖之星」福澳港
(元、四国フェリーの「スーパーマリン1」)



「金龍輪」福澳港



「吉順捌號」(吉順八号) 北竿島・白砂港



「東海明珠」(「臺馬」の代船としても使われるのだが)



「莒光號」(東莒島・西莒島間の渡し船)



この付近の独特な形の運搬船



福澳港の高速船艇船溜まり（干潮時）



福澳港の高速船艇船溜まり（満潮時）



北海坑道（干潮時）左側に歩道有、満潮時は黒い線まで



島の西側の馬祖港（上陸用舟艇と巨大な媽祖像）



東引島・中柱港