

国道九四フェリー「遙かぜ」に乗船

2020.5.7 池田良穂

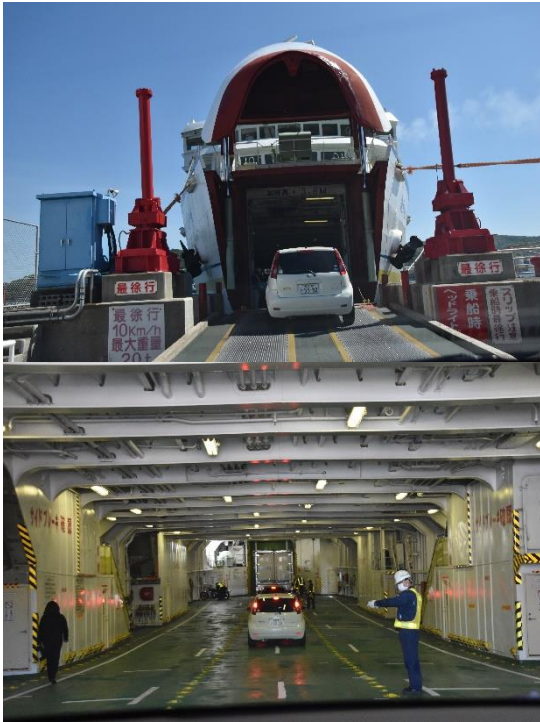
四国と九州を結ぶフェリー航路としては、松山～小倉間の松山・小倉フェリー(元関西汽船の運航)、八幡浜～白杵間の九四オレンジフェリーと宇和島運輸、八幡浜～別府間の宇和島運輸、そして三崎～佐賀関間の国道九四フェリーの4航路がありますが、その中で最も航海時間が短いのが国道九四フェリーの佐賀関-三崎航路で、早朝6時から深夜まで、1時間おきに運航しており、航海時間は70分です。「速なみ」「遊なぎ」「遙かぜ」の3隻の1000総トン弱のカーフェリーが就航していますが、編集を始めた「日本の旅客船Ⅲ 短距離航路」のための船の写真を並べてみると、「遙かぜ」がないことが分かり、新門司で「せつつ」を下船して、同船の写真を撮るために佐賀関へと向かいました。

佐賀関港に着くと、ちょうど「遙かぜ」が入港してくるところでした。こんな偶然もあるのだと思いました。入港して20分の停泊で、旅客と車を降ろして積むと、すぐに出航です。旅客スペースは2層で、1層目に椅子席とカーペット式の雑魚寝スペース、2層目は有料席とラウンジ風のスペースになっていました。ブリッジがこの上にあるので、ずいぶん背の高い印象になっています。

航海の途中で2隻の僚船と反航するので、走航中のダイナミックな船姿を見ることができました。基本的に右側通行なので、九州発船からは順光のよい写真がとれます。また、豊後水道を通過する船との遭遇も楽しみです。乗船した時は、大分に向かう大型鉱石運搬船と交差しました。到着した三崎のフェリーターミナルはモダンな建物になっていました。



佐賀関港に入港する「遙かぜ」(はるかぜ)です。3隻の中では最古参船で、2001年の建造、700総トン級です。



「遙かぜ」に乗船しました。



1階は椅子席とカーペット席が配置されていました。



2階にはオープンデッキがあり、テーブルと椅子も配置されています。



2階の展望スペースは船尾に向かっていました。船首側には有料の椅子席がありました。



船のブロックらしきものを運ぶバージと出会いました。



豊後水道の真ん中に浮かぶ高島を南に見て、船は15ノットで航海しました。



僚船「遊なぎ」と反航しました。



豊後水道で大分に向かう大型鉱石運搬船 NSU プライドと交差しました。25 万 DWT で、異様に煙突が大きい船でした。



佐田岬灯台が見えてきました。海は、潮でざわついていました。



三崎を出港してきた僚船「速なみ」と反航しました。上の写真の背景は、佐田岬の峰上に並ぶ風力発電の風車です。



佐田岬の先端に近い三崎港には、新しいフェリーターミナルが建っていました。