

沼島航路に新造「しまかぜ」が就航

2020.8.16 池田良穂

2020年6月、淡路島の南に浮かぶ沼島(ぬしま)航路に、新造船が「しまかぜ」が就航したとのニュースには接していましたが、なかなか撮影に行く機会はありませんでした。

この沼島は鱧やあなご漁で有名な島で、かつては、淡路島の洲本や福良からの航路もありましたが、現在は沼島汽船が運航する土生港からの定期便だけになっています。土生港は淡島の南端にある小さな集落ですが、沼島のちょうど対岸にあり、沼島までの航海時間は、わずか10分です。

8月16日の日曜日、灼熱の中ですが、意を決してでかけることにしました。自宅から高速道路を使って大阪湾をほぼ一周して土生港に到着しました。所要時間は約2時間でした。沼島行きの10時半の便がでる10分ほど前で、棧橋には「しまちどり」が停泊していました。この船は2013年に建造された船です。本来1隻で十分なのですが、ドック入りや故障時の欠航を防ぐために沼島汽船は2隻の客船を保有しています。

切符売り場で新造船の運航状況を聞くと、午後の遅い便には就航するとのことでした。沼島の港に停泊しているとのことなので、急いで同船に飛び乗りました。運賃は往復で920円でした。

船が沼島に到着すると、棧橋には新造船「しまかぜ」が停泊していました。代替された先代と同じ船名です。棧橋にいた船員に聞くと、この日は沼島発13時20分の便から就航するとのことでしたので、土生港への入港シーンを撮影することにして、往路と同じ「しまちどり」で土生港に戻りました。入港まで2時間ほど時間があつたので、近くの福良港まで移動して、鳴門の観潮船「咸臨丸」と「日本丸」の姿を撮影してから、土生港に戻って、「しまかぜ」の入港を岸壁で待ちました。こうして、13時半ちょうどに「しまかぜ」が入港する姿をキャッチすることができました。

離島航路を見に出かけると、いつもその航路の歴史や歴代船が気になりますが、沼島の客船ターミナルの中に、沼島航路の歴史を説明した写真パネルがありました。それによると、昔は、洲本から37トンの「原田丸」という貨客船が、南淡路の港にも寄りながら2時間近くかけて沼島まで航海したとのことでした。1961年には「第三はらだ丸」が竣工していますので、3代まで続いたということなのでしょう。

福良航路には「千鳥丸」が、沼島と灘(現在の土生)の間には、「若島丸」という船も就航していたようです。

また、夏の多客期には関西汽船の船が沖止めにして寄ることもあつたと写真パネルにありました。

帰宅してから1988年版の全国フェリー・旅客船ガイドで調べてみると、「第3はらだ丸」(37.2トン)が沼島～洲本、「しまちどり」(48.67トン)が沼島～福良、「若島丸」(6.85トン)が沼島～土生航路に就航となっていました。



土生港に停泊する「しまちどり」



出港する船上から見た土生港の客船棧橋とターミナル。



「しまちどり」の航跡



沼島の客船棧橋と、停泊する新船「しまかぜ」の姿。棧橋には郵便車の姿が見えます。



「しまかぜ」。「しまちどり」の写真に比べると、窓の配置、ブリッジ形状等に違いがみられます。



土生港に入港する「しまかぜ」の姿です。

福良港



福良港からは鳴門海峡の観潮船「咸臨丸」と「日本丸」がでています。この日は、お盆休みの日曜日ということで 30 分おきに出港しており、短時間に 2 隻の姿をカメラに収めることができました。写真は福良港に入港する「咸臨丸」です。



「日本丸」も入港して来るのを見ることができました。

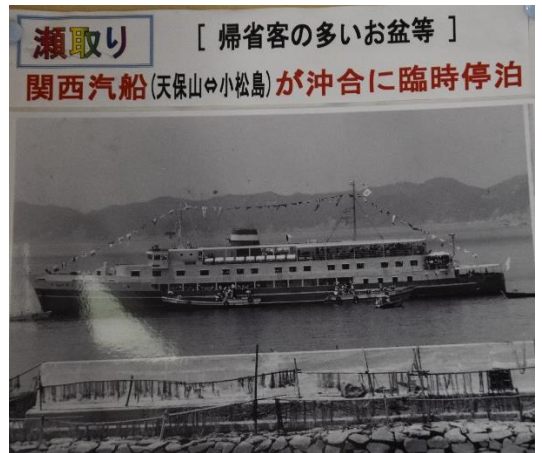
沼島航路の歴史 (沼島港の写真パネルから)



初代「原田丸」です。



「第3はらだ丸」。たぶん3代目なのでしょう。



多客期に臨時寄港した関西汽船の客船の写真です。船名は「ふたば丸」でした。



先代の「しまちどり」の就航記念の様子です。