伊島航路の新造船「みしま」に会う

2021-1-11 池田良穂

日本クルーズ&フェリー学会の事務局は、大阪鶴橋にある大阪経済法科大学の研究センター内にありますが、新型コロナウィルス禍で同センターが 10 ケ月近く閉鎖されており、事務局に届いた郵便物等は毎月 1 回くらいの頻度で、大学事務職員が研究センターにでかけて、自宅まで転送してくれています。事務局に届いた年賀状が 9 日に転送されてきました。その中に、団体会員のツネイシクラフト&ファシリティーズ様からのものがあり、昨年建造されたアルミ船の写真が並んでいました。その中に、伊島航路の新造船「みしま」の姿(右下)がありました。

謹んで新春のお慶びを申し上げます
旧年中はひとかたならぬご高配にあずかりまして誠にありがとうございました
貴社のご繁栄を心からお祈り申し上げますとともに
本年も倍旧のお引き立てのほど切にお願い申し上げます

令和三年 元旦

ツネイシクラフト&ファシリティーズ株式会社
TSUNEISHI FACILITIES&CRAFT CO.,LTD.
TSUNEISHI 広島県尾道市浦崎町 1471 番地 8　TEL (0848)-73-6282 / FAX(0848)-73-6323　http://tsuneishi-fc.com

代表取締役社長　神原　潤

伊島は、徳島県の阿南市の沖合の紀伊水道入口に浮かぶ小さな島で、人口は 160 人。有限会社の伊島連絡交通事業が、1 隻の小型旅客船で、四国本土側の答島港から伊島まで、1 日 3 往復の定期運航をしています。航海時間は 30 分です。

「日本の旅客船Ⅲ」の編集のために、この船を撮影にでかけたのは一昨年の 11 月のことでした。当時の就航船も同じ「みしま」という船名でしたが、地方紙の報道によると、老朽化に伴う機関故障が頻発して新造に至ったとのことのようです。

この年賀状を見た翌日の 1 月 10 日の日曜日に、天気も良かったので、答島港まで出かけることにしました。朝 10 時半の入港に合わせて、7 時に堺市の家をでて、明石海峡大橋、大鳴門峡を渡って四国に入り、徳島市街を南下して阿南には 10 時過ぎに到着して、港でスタンバイすることができました。

2019 年 11 月に答島港で撮影した旧「みしま」。

10 時半に答島に入港する新「みしま」です。午後だと、左の写真のように順光なのですが。

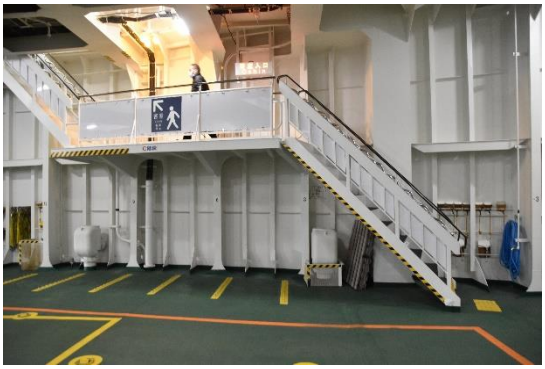
答島港の桟橋に停泊する新「みしま」。浮桟橋も新しくなっていました。

撮影も終えて、帰りをどうしようかと思案していて、徳島から和歌山に渡る南海フェリーを使うことを思いつきました。来るときの 3 時間の高速道路のドライブにも疲れていましたし、また同じ高速道路のルートも芸がありません。

スマホで検索すると、和歌山行の次便は徳島発 13 時 25 分で、しかも新船の「フェリーあい」でした。サノヤス造船生まれの同船には、就航時に和歌山港で写真撮影をしたものの、まだ乗船してませんでした。

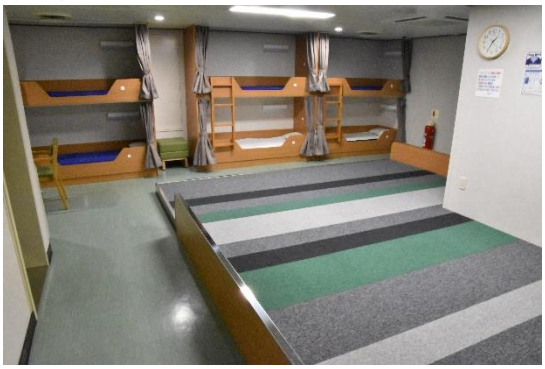
「フェリーあい」が徳島港に到着して、車を降ろすまでの経過を撮影することができました。

コロナの影響もあるのか、乗船した車の数はとても少ないものでした。



車両甲板から階段で旅客スペースに上がります。

船内は広々とした印象で、椅子席、カーペット敷席などがありました。



ドライバー用の仮眠室です。2 時間の航海ですが、ドライバーにとっては貴重な睡眠時間なのです。この航海にはトラックが載っておらず、利用者はいませんでした。

旅客フロアにある幅の狭い階段を上がると、展望の良いグリーン席があり、シップウォッチングには最適です。この日は、私だけで貸し切り状態でした。料金は 500 円で、売店でグリーン券を買って利用します。

徳島港を出港すると、停泊するオーシャン東九フェリーの「フェリーりつりん」の横を通過しました。連休の中日(なかび)ということもあり、休航となって停泊しているようでした。

グリーン席はシップウォッチングにはいいのですが、写真撮影のために外部デッキに出るには、細い階段を下りて、客室スペースを船尾方向に移動して、また階段を上る必要がありました。

写真は、上からセメント船「第 32 すみせ丸」、韓国籍タンカー、僚船「フェリーかつらぎ」、RORO 船「しゅり」です。

2 隻目の韓国船は、この時は非権利船の状況なのですが、航路を譲らず、「フェリーあい」が直前になって転舵をしてかわしました。全く方位の変わらない状態で次第に接近してきて、このままだと衝突かとドキドキしながら窓から見ていました。

オープンデッキスペースには、椅子席が用意されていました。