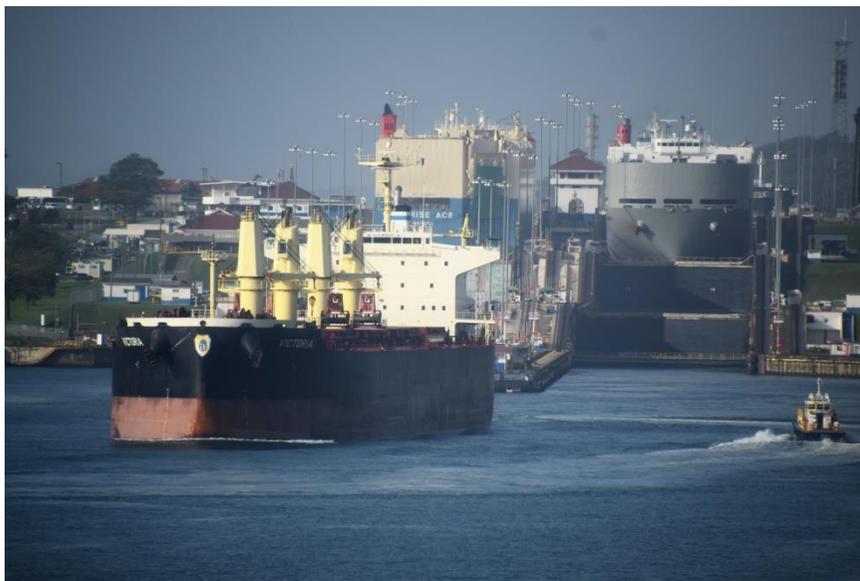


藤木 洋一 写真展

# 地球をセーリング

写真集 船舶編

2021年10月21日～30日



会場：ヨシダ ギャラリー 北九州市門司区栄町 10 - 21



## 危険なアジアの物流大動脈を航海する船、護る船

欧州～スエズ運河～アデン湾～アラビア海～インド洋～マラッカ海峡～東南アジアは、世界最大の海上物流ルートで、特にマラッカ海峡は、年間 10 万隻の船が航海する海の難所としても有名であり、海賊の多発海峡でもありました。2005 年以降、海賊の発生は、東経 78 度（インド南端）からアラビア海、ホルムズ海峡、アデン湾、ソマリア沿岸に移って、世界海事機関（IMO）のハイ・リスク・エリアに定義されました。2009 年以降、日本の海上自衛隊も多国籍軍に加わって船舶を護衛するようになりました。護衛される船舶で日本船籍船や日本人船員が運航する船舶は僅かですが、運ばれる貨物の約 60% は日本向けです。護衛を解かれた後、紅海で海賊に襲われる事案が出たため、護衛の範囲も 2021 年 9 月に変更されたようです。また、海賊の襲撃事件は、2013 年マースク・ラインのコンテナ船を舞台に「キャプテン・フィリップス」というタイトルで映画化され日本でも有名になりました。世界の工場中国は、自国で海軍と航空部隊を派遣して独自の護衛網を展開しています。船舶の撮影は、日本を出港してから、ジブラルタル海峡までが一番多く、大西洋やカリブ海、南太平洋は僅かな隻数した。それでも 425 隻の船舶を撮影出来ました。





## マラッカ海峡

インド洋と太平洋を結ぶ海上物流の大動脈。1日約200隻の船舶が通行する。オイル・ロードと呼ばれ世界のシーレーンの中でも重要な航路である。写真は、マレーシアポートケラン沖をインド洋に向かうデンマークのジェイ・ローリッツエンが運航する貨物船「オーストラリアン・バルカー」(22,426総トン36,228重量トン)とシンガポール海峡に向かうデンマークのマースク・ラインが運航する「マースク・ケープタウン」(50,869総トン61,614重量トン、2011年韓国で建造)2隻の沖にはさらに南下する撒積船が見える。対岸はインドネシア・スマトラ島。



## ハイ・リスク・エリア（海賊多発海域）

デンマークのマースク・ラインの運航するコンテナ船「マースク・エレラ」が、5月6日早朝、東経78度のハイ・リスク・エリア（海賊多発海域：インド南端コモリン岬～スエズ運河・ホルムズ海峡）に入り、速力21.5ノット（時速約40km）で追い越して行った。メガ・コンテナ船が高速で追い越す大迫力の光景。

### 「マースク・エレラ」

153,744 総トン 178,257 重量トン 全長 353.02 米 幅 54 米 コンテナ 15,226 個 (TEU) 積み 速力 23 ノット (約 42.5 km/時) 2018 年韓国で建造



## コスコ SHIPPING・カプリコーン

インド南端コモリン岬沖をコンテナ満載で中国・青島に向かう中国、コスコ SHIPPINGの世界最大級のコンテナ船（メガ・コンテナシップ）。コンテナ（20 ㎒換算）を最大 20,000 本積載して、欧州～東南アジアの物流の大動脈を駆け抜ける。生産構造の変化により、本船のような超大型コンテナ船は中国を中心に欧州、北米間に配船され、日本の港では見られなくなった。

196,670 総トシ 197,087 重量トシ 全長 400 ㍎ 幅 59 ㍎  
速力 23 ノツ（約 42.5 km/時）2018 年中国で建造



## アデン湾の護衛

アデン湾は、欧州と極東を結ぶ物流の大動脈でソマリアの海賊が通航船舶への襲撃を頻繁に起している海域。ここは、年間約2万隻の船舶が通過して、その内の約10%が日本に關係する船舶。2009年政府は、「海賊対処法」を施行し、海上自衛隊の護衛艦を派遣して多国籍軍と船舶の護衛することになった。5月10日7時35分、前方で護衛艦が哨戒ヘリを発艦させて、右舷側から回って左舷1浬を並航する。艦名「あさぎり」3,500ト、舞鶴の基地から派遣されている。11日夜、護衛を解除。翌朝、紅海の入口バブエル・マンデブ海峡で海賊に遭遇するが振り切って逃げた。



## OOCL マレーシア

2013 年 OOCL が韓国で建造したネオ・パナマックス型（幅 49 尺、  
120,000 重量トン、13,000 個）10 隻の第 8 船。日本郵船に用船されて  
「NYK ヒュペリオン」141,003 総トン、144,162 重量トン（コンテナ  
13,200 個）と命名、欧州航路に配船されるが 2017 年、中国のコス  
コ SHIPPING が OOCL を買収したため返船、現船名に改名された。  
写真は紅海を欧州に向かう本船。周りには南下する大型コンテナ  
船、鉱石専用船が見える。ちなみに 2021 年の統計では、世界最大  
のコンテナ船は、台湾のエバーグリーンが中国で建造した「エバ  
ー・アクト」235,579 総トン、23,992 個積み。



## MSC ジェノバ

スイスに本社を置く、メディテラニアン・ SHIPPING・カンパニー（MSC）のコンテナ船 153,115 総トン 166,641 重量トン（20 呎コンテナ 20,000 個積）、2010 年韓国で建造された。写真は、紅海を出て、アデン湾のジブチ沖を海賊対処護衛地点ポイント A に向かうところ。これから、海軍の護衛を受けて安全回廊ポイント B（イエメン国境）に向かい、さらに海賊多発海域を西に進み極東に向かう。MSC は 2018 年の統計では、世界第二位のコンテナ船保有会社。日本でもおなじみの多くの豪華クルーズ客船を運航する MSC クルーズは同社の子会社。



## NYKイーグル

スエズ湾を南下する日本郵船運航のコンテナ船 145,251 総トン  
139,335 重量トン（14,000 個積）全長 364.15 ㍎幅 50.6 ㍎速力 22.5  
ノット（時速約 41.6 km）2016 年 JMU 呉造船所で建造された。コンテ  
ナ船が大型化して運賃の値下げ競争に入った 2010 年代、各コンテ  
ナ船社は収益の悪化を招き M&A が本格化した。2016 年、日本郵船、  
商船三井、川崎汽船はコンテナ船事業の統合を発表し、2017 年 10  
月統合会社「オーシャン・ネットワーク・エクスプレス」を設立  
した。本船は 2019 年に移籍し「ワン・イーグル」と改名し、船体  
はマゼンタに塗装された。写真は、郵船カラー最後の船影。



## スエズ運河に入る「MSCハンブルグ」

スエズ港からスエズ運河に入るコンテナ船「MSC ハンブルグ」176,490 総トシ 186,766 重量トシ (15,905 個積) 全長 399 米 幅 54 米、運河の左側にあるモスクと比較してもコンテナ船の巨大さが解る。運河内は、航走波で護岸を侵食されないように 8 ノット (約 15 km) の速度で航行する。運河の全長は、約 90 浬 (166 km)、約 10 時間かけて地中海に達する。後方に見える青い船体は、中国のコスコ SHIPPING のコンテナ船「新寧波」66,433 総トシ 69,303 重量トシ (5,668 個)。後続船は、10 分間隔で追従して行く。スエズ運河の 1 日の通行量は 97 隻。



## 新スエズ運河を通航するメガ・コンテナ船

2015年7月、既存の運河に並行する運河が完成して運河の大半の区間で、船舶の双方向同時航行が可能となり、通過時間の半減と通過船舶が倍増した。写真は、新運河を地中海に向かうマースク・ラインの「モスコウ・マースク」214,286総ト、210,019重量ト(20,568個)全長399m幅58.6m 2017年に韓国で建造された。先行するのは、中国コスコ SHIPPINGの「コスコ SHIPPING・ギャラクシー」215,553総ト、198,070重量ト(215,553個)積、2019年に中国で建造された。2020年の統計では、マースク・ラインは世界1位、コスコ SHIPPINGは4位のコンテナ船社。

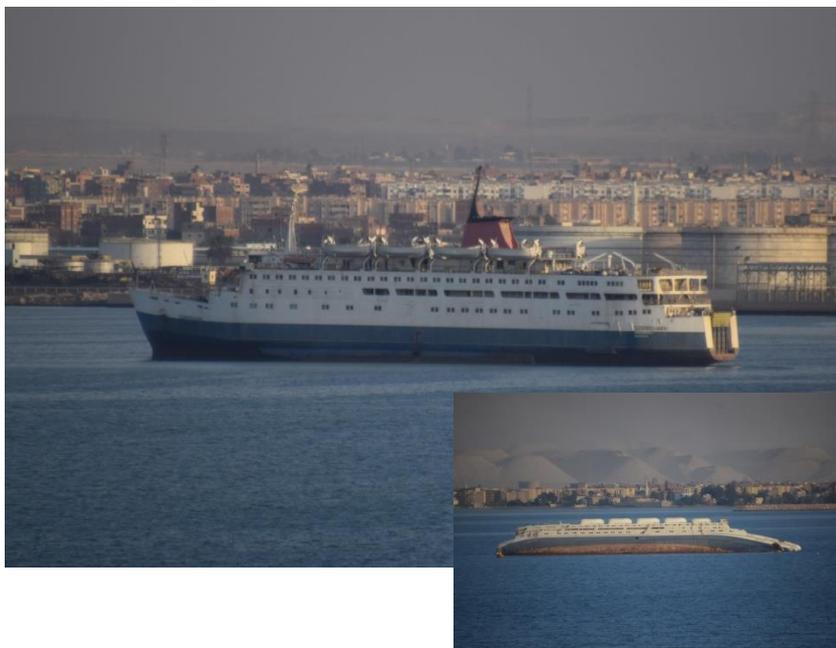
## エーゲ海で活躍する旧日本のフェリー

日本のフェリーは法廷償却が15年、償却が過ぎ10年ほど運航後、海外売船され売却益をプラスして、代替え船の建造を行うことが大半です。売船先は、アジアでは韓国、中国、フィリッピン、インドネシア、欧州では、ギリシャが大半でした。ここに紹介するフェリーはスエズで目撃した日本カーフェリーの姉妹とジブラルタル海峡で遭遇したダイヤモンドフェリー以外は、ギリシャのサントリーニ島とピレウスで撮影したものばかりです。

ギリシャは、実質的に船舶保有国では世界第一位です。(ちなみに2位が日本)ギリシャ船主の強みは、船舶の売買と用船です。したがって、船の財産的価値を見極めるのは世界でもトップクラスです。日本のフェリーの建造技術やメンテナンスの優秀さは熟知しており、ギリシャが財政危機に陥っても政府の税制優遇措置などで海運会社の経営は安定していて、日本の中古フェリーは、市場では高い人気があります。ギリシャに売船された後は、船型がスマートに改造され驚くほど美人になったフェリーもいます。ギリシャ船主の船に対する愛情の現れでしょうか？リサイクルされた日本のフェリーでエーゲ海の島々を安価な料金でクルーズするのもエーゲ海クルーズの選択肢の一つです。



ギリシャ・ピレウス港に停泊する旧日本のフェリー、左より「ニューゆうかり」、「さんふらわあ つくば」、「フェリーおれんじ2」



## 豪華フェリーの先駆者

1971年、日本カーフェリーは川崎～日向航路に旅客設備を重視した4隻のカーフェリーを就航させた。4姉妹の内、長女の「ふえにつくす」、3女「ぶーげんびりあ」、4女「はいびすかす」は1975年から76年にかけて、アフリカのアルジェリアに売船され地中海で運航されているとの情報を得ていたので再会を期待していた。スエズ港から運河に入る前、姉妹にそっくりのフェリーを発見した。その前には、同じ大きさの船が沈没している。ネットで調べると停泊しているのは「ぶーげんびりあ」沈没していたのは末っ子の「はいびすかす」、悲しい再会であった。



## 「ディニシオス・ソロモス」旧「ロイヤルかわのえ」

5月19日未明、サントリーニ島沖に停泊。夜が明けると1隻のオレンジ色のフェリーが近づいてくる。8時、サントリーニ島を出港してエーゲ海の島々に寄港して夕方、ギリシャのピレウスに向かうザンテ・フェリーの「ディニシオス・ソロモス」4530総トン。前身は、四国中央フェリーポート（川之江～新居浜～神戸）の「ロイヤルかわのえ」。1998年、明石海峡大橋が開通して航路が廃止されたことにより、1999年、ギリシャに売船され、船首と煙突の並列化等の改造が行われて、日本で稼働している時よりもスマート船容になった。



## 「エリロス」旧「さんふらわあ つくば」

関門海峡を挟んで下関の彦島にある三菱造船下関造船所で建造されたブルーハイウェイライン（現 商船三井フェリー）の大洗～苫小牧に就航した「さんふらわあ つくば」（12,325 総トン、乗客 342 名）が前身。2007 年、ギリシャの ANEK ラインズに売船され「エリロス」（33,635 総トン、乗客 1,874 名）と改名され、煙突や客室の増設や改造などが行われた結果、日本時代の面影は、全く無くなってしまった。現在は、ピレウスとエーゲ海のクレタ島間に就航している。



## 「ニッソス・サモス」旧「ニューあかしあ」

早朝、ギリシャ・ピレウス港に入港するヘレニック・シーウェイズの「ニッソス・サモス」30,694 総トン乗客 2,210 名。前身は、新日本海フェリー（舞鶴～小樽航路）の「ニューあかしあ」19,796 総トン乗客 800 名 1988 年竣工。豪華リゾート・フェリーと言われ、就航レセプションは、大阪港で盛大に行われた。2004 年ギリシャ売船されてから 2 度の転籍、船名変更の後、2015 年から現フェリー会社に移籍。ピレウスから北エーゲの島々（キオス島、レスボス島）に就航した。船尾の甲板室を増設した程度でほとんど原型を留めている。



## 「クリティ II」旧「ニューゆかり」

新日本海フェリーの敦賀～小樽航路に就航していた「ニューゆかり」（16,250総トン、乗客870名）が本船の前身。1979年、幸陽船渠（現今治造船広島造船所）で竣工した。1996年ギリシャのANEKラインズに売船され「クリティ II」（27,239総トン、乗客870名）と改名され、ピレウスとエーゲ海のクレタ島間に就航している。船齢42年になるが、直近のデータでも航海速度21ノットを記録しており衰えを感じさせない。写真は20時、ピレウス港を出港してクレタ島に向かう本船。



## 「ブルー・ホライズン」旧「ばるな」

東日本フェリーの大洗（茨城県）～室蘭航路に就航していた「ばるな」（16,725 総トン、乗客 600 名）が本船の前身。1987 年、三菱造船下関造船所で竣工した。1999 年ギリシャのストリンチス・ラインに売船され、2000 年ブルースター・フェリーズに転売、「ブルー・ホライズン」（27,320 総トン、乗客 1,497 名）と改名される。現在は、ピレウスからサントリーニ島～コス島～ロードス島間に就航している。ちなみに、新造時の船名「ばるな」は、インド神話に搭乘する航海安全の神「ヴァルナ」に因む。写真は、早朝ピレウスに入港する本船。船体の塗装が変わると別船のようだ！



## 「ニッソス・ロードス」旧「きそ」

「ニッソス・ロードス」29,731 総トン数 乗客 1,600 名。前身は、太平洋フェリー（名古屋～仙台～苫小牧航路）「きそ」13,730 総トン数 乗客 850 名 1987 年 10 月三菱造船・下関造船所で建造された。それまでの旅客重視のフェリーを越え、プロムナードやラウンジの旅客設備の豪華さを追及して、現在のクルーズ・フェリーの基礎を作った。2005 年にギリシャに売船、約 5 年間は、貨物フェリーとして就航していたが、本船の旅客設備を見直し、クルーズ・フェリーに大改造。現在は、アテネからエーゲ海のキクラデス諸島を周遊する航路に就航している。



## 「アダマンティオス・コライス」旧「びすば」

東日本フェリーが内海造船で1987年に建造し、青森～函館航路に就航した。1999年、九四国道フェリーに売船され「九州」と改名し、臼杵～八幡浜航路に就航。2007年「おれんじ九州」就航にともないギリシャに売船された。姉妹船「びいな」も2007年にギリシャに売船され「オデッセイ・エルティウス」改名し、再びランニング・メイトとしてエーゲ海に就航するが、2014年インドネシアに再び売船され「エリシア」と改名し、スンダ海峡航路に就航している。



## 「メッド・スター」旧「クィーン・ダイヤモンド」

ダイヤモンド・フェリーの神戸～今治～松山～大分航路に就航していた「クィーン・ダイヤモンド」(9,023 総ト 乗客 944 名)が本船の前身。1986 年、来島ドックで竣工した。2003 年韓国、2011 年にパナマ、2017 年にキプロス、2018 年にモロッコのインター・ラインに転売され「メッド・スター」(19413 総ト 乗客 942 名)と改名。モロッコのタンジェとスペインのアルヘラシス間のジブラルタル海峡に就航している。写真は、ジブラルタル海峡を横断している本船だが、船容が全く変わっていたので帰国して精査するまで「クィーン・ダイヤモンド」とは気付か無かった。

## 地球をセーリング 船舶編

---

2022年1月 発行

作者 藤木 洋一

1951年生まれ。福岡県出身。福岡県立門司北高等学校卒。  
1972年、大阪に本社のある榊辰巳商会（海運業・総合物流業）に入社、国内外に勤務して、主として海運業に従事する。2018年3月に退職。  
国内外の海事雑誌に船旅のエッセイと写真を掲載する。

日本旅行作家協会会員  
日本クルーズ&フェリー学会会員  
ワールド・シップ・ソサエティー会員（英国）

〔自宅〕

〒800-0004 福岡県北九州市門司区北川町 16-13  
TEL(FAX) : 093-381-3986 E-mail:ship261122@gmail.com



2019年5月20日 於 ギリシャ・アテネ・ピレウス港

