



〈連載(351)〉

舟運復活は可能か



大阪府立大学 名誉教授
池田 良穂

1年ほど前、本誌339号で「離島航路の活性化」というタイトルで本連載記事を書かせていただいた。その記事では東北の石巻を起点とする網地島ラインが観光客をターゲットにした経営戦略で利用者を着実に増やして成功している事例と、沖縄の石垣島を中心とする八重山諸島での高速旅客船を活用した離島めぐりの観光需要作りの成功事例について紹介した。しかし、多くの離島航路では、島の過疎化の影響で利用者は減少傾向にあり、このような成功事例に遭遇することはそう多くはない。

たしかに欧米に比べると日本の小型客船を使った観光事業はきわめて少ない。もともと日本ではヨットやボートなどのマリナーレジャーの普及率が低く、欧米の研究者が来日した時には神戸のレストラン船に乗せることが多いのだが、ウィークエンドにも関わらず海の上にはヨットやボートの姿はほとんどなく、一様に「海事大国の日本でなぜこんなにマリナーレジャーが普及していないのか」と驚かれる。

一昨年訪れた真夏のオーストラリアのシドニーの海では、たくさんの遊覧船、ヨッ

ト、モーターボートが疾走し、夕方からは多くの市民がウォーターフロントで佇んだり、ディナーを楽しんでいた。

また真冬に訪れたドイツのハンブルグ港では、港巡りの遊覧船にたくさんの市民が乗って短い昼間の太陽を慈しむように船旅を楽しんでいた。たしかに欧米では身近な船旅が市民の生活に溶け込んでいる。

もちろん日本でも小型船を使った舟運事業の振興を図る試みは少なくない。例えば、国として「C to Sea」のキャンペーンを行って、市民に海で楽しむことを推奨するプロジェクトを実施しているし、鉄道・運輸機構でも従来の定期航路客船だけでなく、クルーズ客船についても対象として、舟運事業の振興を図り、その成果として広島発着の小型クルーズ客船「シースピカ」が登場しており、新しい息吹が感じられる。

筆者も、大阪の経済人でつくる関西経済同友会が行う、舟艇を使った広域観光のグランドデザインを作る作業のお手伝いをさせていただいている。この作業は、2025年に大阪のウォーターフロントである人工

島夢洲で開催される大阪・関西万国博覧会と、同じく夢洲へのIR(統合型リゾート)の誘致ができることを前提として、関西から瀬戸内海東部に至る海の観光資源の開発を舟運も使って行おうとするもので、担当するのは新設された広域観光委員会である。これまであまり海には向いてこなかった大阪の経済界が、クルーズや舟運に目を向けてくれる切っ掛けになってくれれば嬉しい。

東

さて西瀬戸内海では、岡山及び香川周辺の島々の航路が活性化している。これは、瀬戸内国際芸術祭が2010年から3年おきに開催されるようになったため、毎回の期間中の延べ来場者は約100万人とのことである。今年も4月から開催され、12の島々と2つの港が舞台になって、春、夏、秋のそれぞれ約1ヶ月間、各会場で現代アートが展示される。起点となる港は、四国の高松港と岡山の宇野港で、直島、豊島、男木島、女木島、小豆島、大島、犬島、沙弥島、本島、高見島、粟島、伊吹島の島々に作品が展示される。

さて、このような状況の元、瀬戸内海での舟運活性化の種を探しに旅に出かけた。今回は、宇野港から豊島経由で小豆島の土庄までの航路に登場した小豆島豊島フェリーのアルミ製旅客船「みらい」、そして尾道港および常石港と百島(ももしま)を結ぶ航路に登場した備後商船のアルミ製高速旅客船「ニューびんご」に乗船してみた。

いずれも利用客の多くが島民という典型的な離島航路であり、将来的な航路維持には観光需要の創成が必要とされる航路である。ただし、小豆島豊島航路は、小豆島と

豊島共に前述の瀬戸内国際芸術祭の会場ともなっており、これまで以上に観光需要のポテンシャルは高まる可能性を秘めている。

小豆島豊島フェリーは、豊島を起点として高速旅客船「みらい」とカーフェリー「フェリーてしま」の2隻で1日18便を運航している。宇野～小豆島までの全区間を乗ると、旅客船で1時間、カーフェリーで1時間半の航海で、豊島島内では東西の2つの集落である家浦港と唐櫃(からと)港に寄港する。

新造船の「みらい」は、船の前後に椅子席が配置されて中央に操舵室のある配置で、内装はシンプルだがモダンなデザインに仕上がっている。ただ、航海中は外部デッキには出られないので、海風を浴びて爽快な航海というわけにはいかないのが一寸残念である。というわけで、この航路でクルーズ気分を味わうには、ぜひ「フェリーてしま」での船旅をして欲しい。キャビンは前方が見渡せる大きな窓があり、ラウンジ風のソファが配置されており、オープンデッキで潮風を浴びながらの快適なクルーズが楽しめる。特に、宇野港と家浦港の間の、島々の間をうねるような航海はまさに絶景だ。

今回は宇野発8時40分発の「みらい」で家浦港まで25分の航海を楽しみ、25分の待ち時間で、家浦発9時30分の「フェリーてしま」に乗船して10時9分には宇野港に戻るといってんぼ返りの航海を試みた。現在、宇野港には遊覧船はないが、この小豆島豊島フェリーの航路を使えば、約1時間20分の遊覧クルーズが定期航路船を使っ

てできるわけで、これは嬉しい。料金は家浦往復で1560円と、遊覧船と考えるとリーズナブルだ。ぜひ、こんな観光企画してほしいと思う。



宇野～豊島～小豆島航路に登場した「みらい」



「みらい」の船内



「みらい」と共に就航する「フェリーてしま」



前方に開けた「フェリーてしま」のキャビン

次に訪れたのは、尾道の百島(ももしま)航路で、運航するのは備後商船で、高速旅客船とカーフェリーの2隻が就航している。この航路も、単なる離島航路にしておくのは勿体ない航路だった。尾道駅前の旅客船ターミナル棧橋と、福山市の常石港間を1日19往復しており、途中で百島の福田港に寄港する。全行程を乗船すると、高速旅客船「ニューびんご」では40～45分、カーフェリー「フェリー百風(ももかぜ)」だと1時間5分前後の航海時間である。

百島は人口500人ほどの小さな島で、島には廃校になった中学校を再活用したアートベース百島(予約制)などがあり、映画の舞台やテレビの撮影等も行われているという。また島にある診療所は、モーターボートやヘリコプターを駆使して、周辺離島での診療活動も行っていて話題になっている。

さて「ニューびんご」への乗船当日は、昼前に尾道に到着して、巨大なウォーターフロントビルの1階のポートターミナルで、常石までの切符を940円で購入した。出港まで時間があったので、1階のお洒落なレストランでランチをとってから、13時15

分発の「ニューびんご」に乗船した。

同船は、本誌の新春号の表紙にもなっており、その詳細と建造所のツネイシクラフト&ファシリティーズの紹介記事も掲載されているのでご参照いただきたい。

さて、高速船ながら、2階屋上にはお洒落な座席を配置した展望デッキがあって、海風を浴びながらの爽快なクルーズが楽しめるのが嬉しい。特に尾道港を出港してからしばらく続く尾道水道の航海は、左手に続く尾道の町並みと背景には千光寺山、そして右手には向島の造船所群が続き、狭い水道を渡る渡船と交差しながら進む。やがて2本の尾道大橋の下を通過して、船はスピードを上げる。左手には尾道造船で建造中の大型船、右手には瀬戸内クラフトの工場が見えた。船は南に針路を変えて戸崎瀬戸を南下する。途中で、満越港に寄港してから、沖に浮かぶ百島の福田港に到着。

常石まで行くつもりで切符は買ったが、

島で下船して見学することにした。港を降りると正面には、常石グループのリゾートホテルとクルーズ客船「ガンツウ」が停泊しているのが見えた。船が戻ってくるまで1時間半ほどあったので、ゆっくりと島内をぶらぶらと散策することができた。15時半すぎに常石港から戻ってきた「ニューびんご」が港に近づいてきた。ちょうど背景には同船を建造したツネイシクラフト&ファシリティーズが写りこむ良い写真が撮れて大満足。

帰りの航海も展望デッキで心地の良い海風を浴びながらの航海を楽しんだが、十数人の乗客は一度も展望デッキには現れなかった。平日だったこともあり観光客はいなかったからなのであろう。

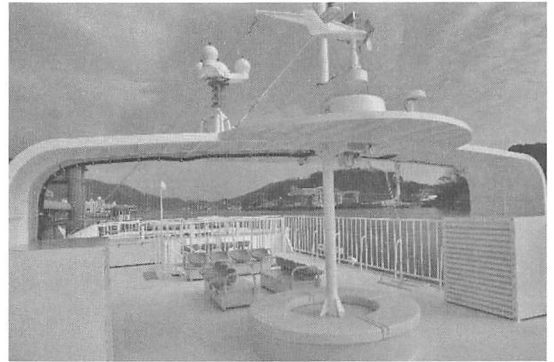
こうして、瀬戸内海の2つの航路の客船に乗船することができた。いずれも航海時間は短く、景色の良い航路なので生活航路だけではもったいない航路と言える。



百島の福田港に近づく「ニューびんご」。背景は、同船が建造されたツネイシクラフト&ファシリティーズのアルミ船工場



「ニューびんご」の1階キャビン



「ニューびんご」の屋上展望スペース



「ニューびんご」と共に就航するカーフェリー「百風(ももかぜ)」

冒頭に紹介した網地島ラインでは乗客の

9割近くが観光目的だという。この2航路も同様の観光振興が可能なように思う。そのためには寄港地の観光資源の開発と観光客誘致が必要だが、船好きの筆者としては船旅自体も楽しんでもらいたい。まずは、航路上の案内の充実が必要だ。音声による案内は、毎日のように利用する島の人にはうるさがられるので、船内に航路内板を掲げ、観光客には航路地図を手渡してはどうだろうか。島、岬、瀬戸の名前や由来、寄港地の情報などがあればクルーズの楽しさが倍増すると思う。

