

## 「ぱしふいっく びいなす」 関門市民クルーズ

個人会員 藤木洋一

### 関門市民クルーズ

北九州市クルーズ・交流課は、練習船の体験航海や新門司港を発着する長距離フェリーのモニタークルーズ、クルーズ客船の誘致による市民クルーズなどに力を入れています。特にクルーズ客船の誘致には、北九州市と下関市の観光と港湾関係者で構成された関門港クルーズ振興協議会とともに行なって関門港（下関港、門司港）を発着する邦船各社のクルーズには関門市民クルーズとしてクルーズの内容や新型コロナウイルス感染症対策などの説明会を行い指定された旅行代理店にクルーズを申し込むと通常旅行代金の10%割引で乗船できる特典などを提供してクルーズ客の掘り起こしを行っています。

門司港への日本のクルーズ客船の寄港については、新型コロナウイルス感染症の感染状況を踏まえ2020年9月に制定された日本外航客船協会の「外航クルーズ船事業者の新型コロナウイルス感染要望対策ガイドライン」（以下業界ガイドラインと略す）が日本海事協会の認証を取得後の2020年12月9日の「ぱしふいっくびいなす」の寄港以来中断していましたが2021年10月以降、「にっぽん丸」が3度、「飛鳥Ⅱ」が3度寄港しました。その中から関門市民クルーズは「飛鳥Ⅱ」で11月13日門司港発、16日着の瀬戸内海～高知クルーズから実施されました。今年に入ってから5月に「にっぽん丸」が2度6月に「ぱしふいっく びいなす」が3度寄港しました。その内、「にっぽん丸」の5月25日～29日門司発着の舞鶴・佐渡島クルーズと「ぱしふいっく びいなす」6月16日～19日門司発着の五島・屋久島クルーズで関門市民クルーズが実施されました。

日	発着	乗船	乗船	乗船
6/16	門司	20:00		
6/17	五島	8:00	16:00	
6/18	屋久島	7:00	16:30	
6/19	門司	10:00		

### 「ぱしふいっく びいなす」 関門市民クルーズ

私は、2001年9月に「ぱしふいっく びいなす」で博多港発着の屋久島クルーズに家族で乗船しましたが、屋久島宮之浦港の入港当日の天候は良かったのですが、東からの風が強く入港できず残念なおもいをしましたので、リベンジのつもりで再度「ぱしふいっく びいなす」の五島・屋久島クルーズに申し込みをしました。

6月16日の乗船日は、JR小倉駅の北側にある西日本総合展示場新館に指定時間に集合し、乗船券、健康質問票、ワクチン接種証明書、本人確認書を提示しPCR検査を受けて結果が判

明するまでの2時間ほど待機して陰性が証明された乗客は、バスで約30分かけて「ばしふいっく びいなす」の停泊場所、門司港西海岸にある関門海峡ミュージアム前の1号岸壁へ移動し乗船しました。当日の乗客数は230人（定員460人）とフィジカルディスタンス確保のため定員の半数に抑えていたため、すべて乗客がPCR検査を終了し乗船したのは15時でした。出港は、20時と日没後でしたが、これは北九州市が日本新三大夜景に認定された為、北九州市のコンビナートを中心とした夜景を観賞するため設定されていたようです。検査終了後、乗客は出港まで5時間を船内で過ごさなくてはならないため、7階のオープンバーでの軽食サービスやバンド演奏や6階のシアターの上映など、長時間の乗客の待機に対する配慮がなされていました。途中16時30分からは、8階ボートデッキで避難訓練行われました。私達の夕食は2回目の19時45分からなので夕食までの間、21年振りに乗船した本船の船内ウォッチングと8階のボートデッキや11階のオブザベーションラウンジで、海峡を通過する船舶のシップウォッチングをして出港までの時間を費やしました。特に目を引いたのは、5階から6階のエントランスロビーに展示していた本船就航から現在までの初入港記念の盾でした。1998年4月に就航後、4月9日に最初に寄港した東京港から2019年10月1日の北海道岩内港までのおびただしい数の盾で、航海中の4日間、毎日少しずつ観察して、本船の24年間の航跡を辿りました。ちなみに直近の海外寄港地は、2018年2月21日に入港したフィリピン、パラワン島のコロンでした。

19時30分から岸壁前の芝生では、出港のセレモニーが始まりました。門司港の栄町銀天街のボランティア団体による和太鼓の演奏と仕掛花火の演出。見送りに来た市民は「ばしふいっく びいなす」をあしらった小旗を振っていました。華やかさはないものの、ほのぼのとした暖かさを感じました。

20時、汽笛を残して門司港を出港。日本三大夜景に認定された輝く小倉から戸畑に続く工場群の夜景を左舷に眺めながらメインダイニングルームで夕食を頂きました。玄界灘にでると煌煌と輝く漁火の中を心地よい緩やかなローリングを受けながら西向かって航海を続けて行きました。久しぶりのクルーズ客船の乗船でしたので最後は、11階オブザベーションラウンジ「グランシャリオ」（仏語で北斗七星の意味）でイーजीリスニングを聞きながらカクテルを味わいました。九州北部は、6月11日に梅雨入りし天候が気になりましたが、天気予報では、梅雨前線は奄美大島あたりに横たわり、明日の五島までは雨の心配はなさそうとのことでした。最後に、展望浴場で一日の汗を流しました。浴場入口で入場制限を行っていましたが、幸いにも浴室には私一人だけでした。浴室の窓からは博多沖の小呂島の燈台の灯光が見えました。

## 祈りの島 五島列島

翌6月17日6時、「ばしふいっく びいなす」は、椛島と久賀島の間を微速で五島、福江港に向かっている。入港は7時30分、朝食は、6時半から9時までなので、入港接岸まで11階のオブザベーションラウンジ前面のデッキに陣取り、福江港を発着する内航客船のシ

シップウォッチングを行う。7時、長崎港からやって来た洞海タグの曳船「あさひ」（196総トン、4400馬力）が右舷船尾側でアシストするが曳航索は取りませんでした。警戒の漁船が先導し、停泊場所の福江港の九州商船フェリー棧橋へ向かう。当日は、九州商船の長崎行フェリー「椿」は、後方にある野母商船の博多からのフェリー「太古」が接岸するフェリー棧橋に接岸していました。7時5分



「ばしふいっく びいなす」は九州商船フェリー棧橋前面で出船に回頭し、7時28分接岸を終えました。 **福江港の「ばしふいっくびいなす」**

五島には2019年11月以来の入港とのことで岸壁では、五島市の職員が大漁旗を振って入港を歓迎しました。岸壁ではコロナ前のような子供たちの歓迎はなかったものの、テレビ局やマスコミの取材陣が出迎え、地元業者が特産品の販売の準備をしていました。

五島では、島の西側にある景勝地やシンボリック存在の教会を巡るコースと2018年7月に世界文化遺産に登録された久賀島の長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産など4つのオプションツアーが用意されていました。幼少期を長崎で過ごした私は、我国の残虐なキリスト教迫害の負の遺産を見るのは気が進みませんでした。午前中のツアーで福江港でのシップウォッチングの時間も取れ、世界遺産になったことから「海上ボートで行く世界遺産 久賀島の旧五輪教会堂へ」に参加しました。

福江港は、2001年7月にCD写真集「日本の旅客船2003」発刊のため取材に訪れてから21年が経ち、この港から離島に通う内航客船やフェリーもほとんど代替えされて昔の姿を留めているのは、久賀島に向かう木口海運の客船「シーガル」（19GT 2000年建造）と五島旅客船の高速船「ニューたいよう」（102GT 2000年建造）のみでした。朝7時から9時台までは久賀島に向かう木口汽船の「フェリーひさか」（155GT）、と「シーガル」、奈留島と中通島に向かう五島旅客船の昨年3月に就航したフェリー「オーシャン」（431GT）と「ニューたいよう」（102GT）、二次離島の黄島と赤島に向かう今年4月に就航したばかりの黄島海運「おうしまⅡ」（19GT）、椛島に向かう木口汽船の「ソレイユ」（19GT）、長崎に向かう九州郵船のフェリー「椿」（1,599GT）ジェットフォイル「ペがさず2」など続々と出港して行きます。8時15分、博多からの野母商船「フェリー太古」（1,598GT）の入港を見届けてから朝食を済ませツアーの集合場所に向かいました。

久賀島の旧五輪教会堂へのツアーに乗船する船は、海上タクシー「五島」総トン数19トン未満で日本のどこの海域でも良く見られる小型のFRP製船体の旅客船です。この春、知床半島の海難事故で多くの犠牲者を出したタイプの船で海域の状態の差はあれ、普通の人々が海難にあつて海に投げ出されれば犠牲者が出るのは同じです。「五島」は中央のブリッジを挟んで前後に客室（椅子席）があり、出入口がブリッジ背後の中央の両舷に二箇所、非常口が船尾に一箇所、非常口はロックされて出られないようになっていました。ツアー参加者は25名、船席には余裕がありました。乗船すると、知床での海難事故が脳裏を過り、私達は中央

の出入口のすぐ後ろの椅子に席を取りました。幸い救命胴衣の格納場所も座席前の天井にありました。福江の近くも島が多く浅瀬や岩場が多く、潮流も速いため船は時折、船首を波に叩き、衝撃と高速艇特有の振動で船内では何かに掴まっていないと移動が困難でした。五輪の入江まで片道約一時間の航海で航海中、事故で船体が浸水した時のことなどを考えて見ました。まず救命胴衣の取り出しに時間を要し、一般の人は、補助者がいないと救命胴衣の着用にかかりそうです。さらに、脱出にも時間を要し、救助船が到着するまで1時間程度かかることから、この海域の潮流の速さから見て海上に脱出しても相当流されそうです。仮に沈まなくても船体の傾斜等でスペース的に狭い船内では、乗客がパニックに陥り何らかのトラブルが発生するのでは？そのようなことを考えると観光船は大きさに余裕があり、さらに事故の場合アシストできる乗組員が乗船していることが望ましいのですが、そうなるに現在多くの観光船の大きさである19総トン以下の船舶で運航するのは、無理があるような気がします。船の建造や乗組員の海技免除の更新など、すぐに大型化するのは困難でしょうからせめて、小型船舶操縦士の教本の乗船の心得にあるように同乗者全員に救命胴衣を着用させるようなことぐらいは、最低考えるべきではないかと思いました。世界遺産はそっちのけで海上タクシーが気になったツアーでしたが、幸い何事もなくツアーを終えて正午には福江港に帰着しました。ちなみに海上タクシーの「五島」の船舶番号は293-29306、調べて見ると前身は、長崎県小値賀と大島～六島～野崎島を結んでいた「第3はまゆう」(19総トン、旅客定員60名、乗組員2名、1995年建造)で2016年7月に海上タクシー五島に売船されていました。



海上タクシー五島「五島」



長崎県小値賀町「第3はまゆう」(小値賀町HP)

「ばしふいっく びいなす」に帰船し、昼食を採ってから夕方のフェリー入港ラッシュまで時間があつたので3時間の島内観光バスツアーに出かけました。自由行動の下船時には、業界ガイドラインにより「寄港地自由行動予定票」をフロントに提出して上陸しました。県指定有形文化財「堂崎教会」、江戸時代最後の築城「福江城」、「鏝瀬溶岩海岸」などを巡って16時に帰船しました。

17時30分、福江港を出港して、屋久島・宮之浦港に向いました。岸壁では、再び五島市の職員が大漁旗で見送ってくれました。福江港の防波堤を過ぎると、東に舵を取り下甕島の南端に舳先を向けました。出港後30分ほどして2016年3月から日本で初めて商業運転を



開始した浮体式風力発電所の横を通過しました。午後に乗車した観光バスのガイドさんが「全長 172m、重量 3,400 トン、風車の直径は 80m 年間発電量は福江島の総世帯の 1 割の電力使用量（約 560 万 kW）を賄っており、設置した場所は、漁礁になり魚が豊富で開発による漁業補償は、発生しません」と誇らしげに話していたことが思い出されました。

19 時 30 分、福江島笠山崎が水平線に霞むころ日没を迎えました。予想に反してここまでは、幸い天候に恵まれましたが、明日は梅雨前線の真只中に入ることになります。それだけでなく林芙美子の小説「浮雲」に「屋久島はひと月に 35 日雨が降る」とあり、せめて上陸できることを祈りました。夕食を終えて部屋に帰ると船内新聞「ライトハウス」に船長から明日の屋久島の天候は大雨になるとの連絡とツアーデスクからは大雨警報が発令されたら全てのオプションツアーの催行は中止するとの連絡が入っていました。入港さえ出来れば、オプションツアーが中止になって屋久島町の新造フェリー「フェリー太陽Ⅱ」でも乗船して口永良部島クルーズしようと思いました。

#### 五島・福江港で出会ったフェリーと客船



フェリーひさか（木口汽船）



OCEAN（五島旅客船）



樺（九州商船）



フェリー太古（野母商船）



フェリーさくら II (五島汽船協業組合)



ニューたいよう (五島旅客船)



シーガル (木口汽船)



おうしま II (黄島汽船)



ソレイユ (木口汽船)



あやかぜ 1 (奈留海上タクシー)

### 世界自然遺産屋久島

6月18日6時20分、「ぱしふいっく びいなす」は屋久島、宮之浦港の沖に達した。海上は穏やかであったが大雨が視界を遮っていました。何時ものように11階の「オブザーベーションラウンジ」から入港作業を眺めていましたが見えるものは左舷前方の防波堤にある灯台の赤い点滅だけでした。6時30分、左舷側に曳船「雄邦丸」が接近する。「雄邦丸」(198GT)は、大分臨海興業(株)所属の曳船で、鹿児島県や宮崎県の港湾で運航されている。屋久島、宮之浦港にはクルーズ客船が入港するたびに派遣されているようです。6時35分には、港口の灯台を通過してから右に回頭して7時に火之山地区岸壁に接岸しました。係船



策を取り終えるころには、雨も小雨になって、対岸の宮之浦港のフェリーターミナルに接岸している「フェリー太陽Ⅱ」も微かに見えました。接岸した火之山地区岸壁は、2001年9月の海図と比較して見ると「ぱしふいっく びいなす」が接岸した岸壁の長さは2006年に95mから250mに延長され宮之浦地区の港口を北東から波を防ぐために設けられていた2つの防波堤も撤去され港内は広がっていました。7時には、鹿児島から種子島を経由して新屋敷商事のフェリー「はいびすかす」(1,798GT)が入港して来たが、慌ただしく荷役を済ませ8時10分には鹿児島に向けて出港し、続いて8時25分には、屋久島町が昨年3月26日に就航した新造フェリー「フェリー太陽Ⅱ」(499GT)が口永良部島に向けて出港しました。



フェリー太陽Ⅱ (屋久島町)

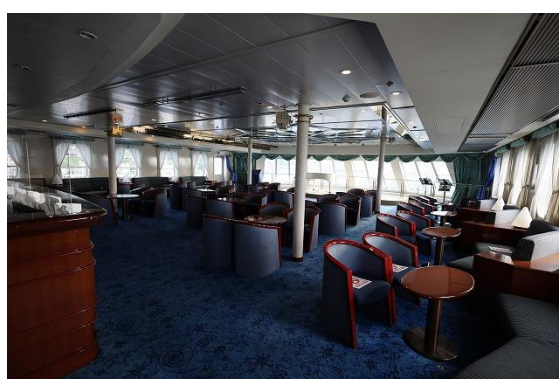


はいびすかす (新屋敷商事)

8時40分、懸念されていたオプションツアーも催行され私たちは念願の世界自然遺産屋久島の紀元杉とヤクスギランド、千尋(せんびろ)の滝など回りました。大雨の後で森はたっぷり水を涵み緑の苔の生えた谷底の岩や千年杉の佇まいは、アニメ映画「もののけ姫」の世界にいるような錯覚を覚えました。屋久島は1993年に日本初の世界自然遺産に認定されてから年間約30万人の観光客と約20隻のクルーズ客船が寄港するようになりました。屋久島へのクルーズ客船の寄港の希望は高く、今年も業界ガイドラインに測って感染症対策を徹底して、3月25日の「ぱしふいっく びいなす」皮切りに7月までに10隻のクルーズ客船が寄港する予定です。



屋久島宮之浦港火之山上地区岸壁に接岸した「ぱしふいっく びいなす」



シップウォッチングの拠点となった11階のオブザベーションラウンジ「北極星」

16 時、ツアー客を収容した「ぱしふいっく びいなす」は、予定より少し早く 16 時 20 分、屋久島宮之浦港火之山地区岸壁を解纜、岸壁で見送る宮之浦町内関係者に汽笛を鳴らして港外に向かった。第 1 回目の夕食の時間になると展望浴室は、がら空きになるのが解ったので初めて明るい時間に湯船に浸かりました。湯船には私一人、窓からは種ヶ島の低い島影が続いています。夏至の日はまだ高く、雨上がりの青々とした稜線と白い砂浜がコバルトブルーの海に映え、窓に顔を近づけると白い航跡が幾重にも後方に広がり美しい。日本のクルーズ客船の展望浴室には幾度も入浴したが、一人きりなのは今回が初めてでした。入浴後は、オープンバー「メコンの風」で冷たい生ビールを飲みながらプロムナードの舷窓に流れる夕焼けに染まる馬毛島を見ながら夕食の時を待ちました。最後の夕食は、この航海で初めてメインダイニングの右舷側の窓側に座れました。窓の外には種ヶ島北端の喜志鹿崎燈台（キンガザキ）の放光が見えました。「ぱしふいっく びいなす」の夕食は 17 日がフランス料理で、その他の日は、全て和食の会席料理でした。最後のメニューは、「黒潮と大地の恵み御膳」、太平洋の魚と四国と鹿児島のかしわと牛肉がメインでした。全般的に薄味で高齢者の健康にも配慮されたように思えました。この度の航海は、業界ガイドラインに基づき定員を抑えたことにもよりますが、どのフロアも静寂でゆったりと落ち着いたクルーズが楽しめました。また、私の個人的な好みですが、スタンダード客船やプレミアム客船では味わえないゆったりとした揺れが心を和ませました。

## 門司港入港

6 月 19 日 5 時、「ぱしふいっく びいなす」は速吸の瀬戸の関崎燈台を右舷に見て、伊予灘に入りました。期待していた阪神から九州に向かう長距離フェリー群とは、時間が合わず会合の機会がありませんでした。6 時 40 分、姫島燈台を通過して周防灘に入ると次第に内航貨物船、タンカー、コンテナ船の通航が増えてきました。コロナ禍でも各船会社、感染要望策を講じ、国内物流が停滞することなく運航に努めて我々の生活を守ってくれました。敬意を表するばかりです。船内では最後のイベント「ビンゴゲーム」がメインホールで始まり、進行係よりリーチやビンゴになっても声を出さず手で合図するように指示がありました。感染対策はここでも徹底されていました。

9 時 25 分、関門橋を通過、門司側の和布刈公園では、何時ものおじいさんが国際信号機 UW 1 を掲げています。客船が通過する時は UW 1、自衛艦が通過する時には旭日旗が加わります。通過するクルーズ客船や自衛艦も UW の信号機を揚げ、汽笛を鳴らします。今では、関門海峡の風景になりました。北九州市では、クルーズ客船が入港時、市内中学校の吹奏楽部がお出迎え演奏を行うのが慣例となっています。この日は、若松区若松中学校の吹奏楽部の演奏が行われることが、船内新聞「ライトハウス」に記載されていました。

10 時、「ぱしふいっく びいなす」は予定通り、吹奏楽の迎えを受けて門司 1 号岸壁に入港接岸しクルーズを終えました。

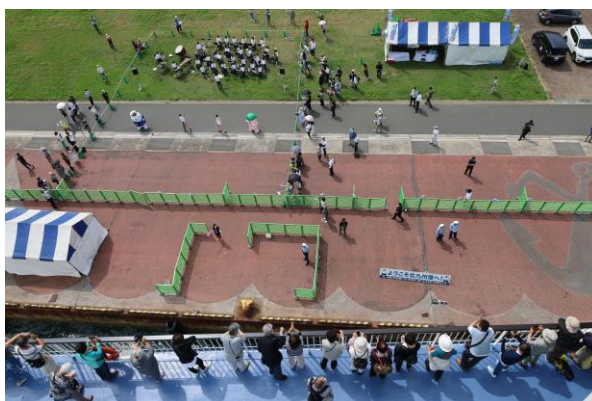


私が、門司の中学生の頃、定期航路の新造船が就航すると船会社が各中学校の代表を招いて見学会が催されました。その折、お土産に就航した貨物船の絵葉書をいただき学校で配布されました。

クルーズ客船の入港時に歓迎演奏を行う中学生や小旗を振って出迎えてくれる人々に入港したクルーズ客船の絵葉書などを配布していただければ、船や海運に興味を持つ子供たちが増えるのではないかと中学生の演奏を聞きながら日本の海運が世界の海運を凌駕していた頃を思い出しました。



和布刈公園の信号機 UW1



門司港入港時の中学校吹奏楽部のお出迎え演奏



部埼燈台沖を東航する「ぼしふいっく びいなす」