

## 宇和島運輸フェリー「れいめい丸」就航

個人会員 藤木洋一

昭和40年代に多数開設された瀬戸内海のフェリー航路も3つの架橋建設で淘汰されたが豊予海峡を横断る航路は、阪神方面から九州中南部へ向かう物流ルートとしては優位性を保ち東九州自動車道が北九州から宮崎まで一部の区間を除き開通した現在では、物流、観光の両面で重要度が増している。中でも宇和島運輸は、138年（1884年設立）の歴史を持ち豊予海峡を舞台とするフェリーのリーディング・カンパニーとして発展してきた。同社のフェリー運航は、1965年10月9日に宇和島～八幡浜～別府間に就航させた「おれんじ」（940.42総トン 船客552名 乗用車55台）から始まり、今年の6月23日就航した「れいめい丸」（2,718総トン 船客586名 乗用車160台）まで14隻のフェリーを運航してきた。

「れいめい丸」は、就航に先立って6月19日に八幡浜と別府で内覧会が行われ、6月23日10時15分八幡浜発13時5分別府着から運航を開始した。私は、6月23日14時、別府発八幡浜行に乗船した。別府港に入港する船影を別府港に隣接する餅ヶ浜緑地より撮影した。「れいめい丸」の外観上の特徴は、1983年3月13日に就航した「うわじま2」（2099.14総トン 船客600名 乗用車22台 トラック30台）から2017年12月就航の「あけぼの丸」（2,694総トン 船客546名 乗用車160台）まで続いた船尾方向に傾斜した煙突が、最初に就航した「おれんじ」から4隻目の「べっふ」（2,016総トン 船客700名 乗用車15台 トラック30台 1973年12月就航）までの直立した煙突に変わったことであった。中でも1988年12月に就航した「べっふ2」（2,167総トン 船客548名 乗用車26台 トラック30台）は、低い直立した煙突の斬新なスタイルで就航したが、1990年には傾斜した煙突に変更された。「れいめい丸」のスタイルに目が慣れるのには少し時間がかかりそうだが遠くからでも「れいめい丸」と認識できるし、壮年以上の利用者には在来船時代のノスタルジアをも感じさせる。

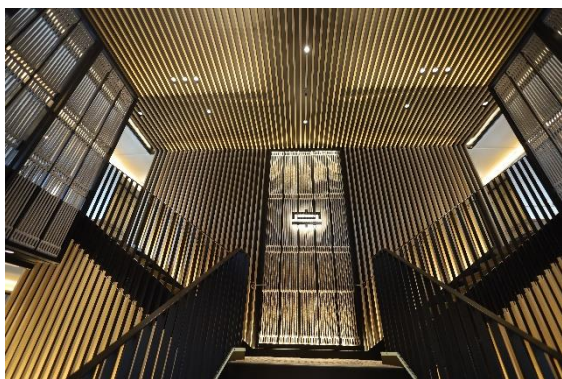


別府湾を八幡浜に向かう「れいめい丸」

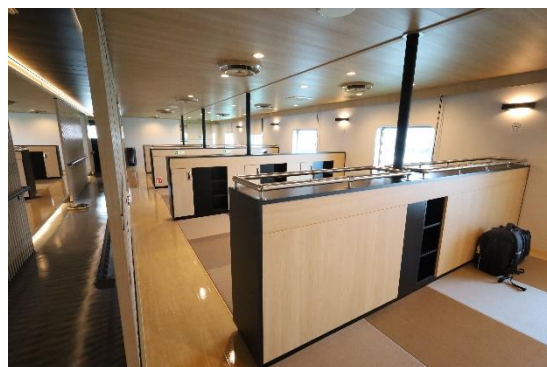


速吸瀬戸を別府に向かう「れいめい丸」

乗船後、船内を散策した。客室から船橋までは2～4デッキで基本的な構造は、内海造船で建造されるようになった9隻目の「さくら」(2,334総ト、船客463名 乗用車25台 トラック35台 1998年1月就航)から同型で2階がエントランス、売店、2等客室。3階が特等客室、1等客室、2等客室、船首にラウンジが配置されている。内装は、船体の大型と共に進化し、12隻目の「あかつき丸」(2,565総ト、船客586名 乗用車25台 トラック35台 2014年5月就航)からは、フィンスタビライザーを装備、船内のインテリアデザインや船内音楽などは、船ごとにクリエイティブディクションを行い基本的には木目調や金属を随所に利用した斬新なインテリアデザインで船旅が思い出に残るように計画された。13隻目の八幡浜～臼杵航路に就航する「あけぼの丸」(2,694総ト、船客546名 トラック160台 2017年12月就航)は、木目調に臼杵特産の竹細工を基調にデザインし、「れいめい丸」では、伝統の木目調を受け継ぎさらに実際の木材を多く使ったインテリアになっており、2等座席は、2階が畳。3階はフローリングとなっていた。また、船客の充電需要に対応すべく各客室やパブリックスペースには、多数の電源コンセントが見られ、フリーWi-Fiも整備されている。また、本船の特徴として3階には「ウィズペットルーム」が一室設けられ4階のブリッジ後方の展望デッキにはテラスと称して、テーブルと椅子が、4セット設けられていた。なお車両甲板にはEV車の普及を見込んでEV充電器が設置あり、昇降には、はエレベーターが設置されている。



エントランスホール



2F 二等室 (畳)



2F 売店 ジャコ天うどんを作ってくれる



2F 車両甲板 (乗用車)



3F ラウンジ



3F 特等室 前方左にベッドルーム



3F 一等室



3F エントランスホール横の椅子席



3F ウィズペットルームとドックラン



3F リクライニングシート



4F テラス



ブリッジ

「れいめい丸」は、14 時別府港を出港して八幡浜に向かった。出港後しばらくして事務長に特等客室とラウンジ、ブリッジの見学をお願いすると快く応じてくれた。宇和島運輸フェリーの「べっぷ2」から続く前方が広く見渡せる伝統的なラウンジはシップウォッチングには最適な場所である。宇和島運輸のフェリーでは、上級船室専用のラウンジだが一般の乗客にも条件を付けて開放してほしいと思った。現在就航中のフェリーは 3 階右舷側に特等室がある。今回初めて拝見させていただいたがベッドルームから見える船首方向や隣接するリビングからの遠望はすばらしく 2 時間 50 分の航海ではもったいなく感じた。左舷側には日本製鉄九州製鉄所大分地区に接岸している鉱石専用船、さらに南九州造船で艀装中の自動車専用船を見ながら速吸の瀬戸に向った。14 時 48 分、別府に向かう僚船「あかつき丸」を撮影後、2 階の売店で「名物のじゃこ天うどん」を注文して、遅い昼食を済ました。食後、4 階のテラスに行くと右舷に佐賀関のランドマークタワーパンパシフィック・カップー佐賀関製錬所の高さ 200m の煙突が近くに見えた。15 時 23 分に佐多岬を通過して三崎灘に入り、16 時 45 分、今年の 4 月 1 日に供用を開始した八幡浜港新フェリーターミナルに接岸にした。隣には、九四オレンジフェリーの「おれんじ四国」(2,918 総ト 船客 485 名 乗用車 37 台 トラック 37 台 2008 年 4 月就航) が停泊していた。

八幡浜新フェリーターミナルは、4 階建で 1 階が宇和島運輸フェリーと九四オレンジフェリーのチケットカウンターと売店、2 階が海の見えるカフェ「ル・プチポン」3 階がフェリー会社の事務所、4 階が展望デッキで入港するフェリーや港の情景が撮影できる。展望デッキからは、旧フェリーターミナルに、役目を終えた「えひめ」が係船されているのが見えた。大島から入港する今年 4 月に就航した田中輸送の「たいゆう 8」(56 総ト 船客 78 名) を撮影して、17 時 25 分に別府へ折り返す「れいめい丸」に再び乗船した。

6 月 23 日の日没は、19 時 30 分と長く 20 時 15 分の別府入港までに九四オレンジフェリーの「おれんじ九州」を三崎灘で、国道九四フェリーの「遊なぎ」(998 総ト 船客 292 名 乗用車 51 台 2016 年 6 月就航)を豊予海峡で撮影出来た。もっとも期待したのは、フェリーさんふらわあの「さんふらわあばーる」(11,177 総ト 船客 748 名 乗用車 75 台 トラック 147 台 2007 年 12 月就航)との反航である。「さんふらわあばーる」は、大分港発 19 時 15 分日没間近だが、九州では本船の航走している姿を撮影する機会は少ない。折角のチャンスなので光量の少ない撮影に適したフルサイズのデジカメを用意してチャンスを待った。日没後の 19 時 36 分、「さんふらわあばーる」が 18 ㇺで接近してきた。残照が残る中、「れいめい丸」は 19 ㇺで反航する。19 時 40 分、最接近したところを焦点距離 200 mm、露出 7.1、感度 ISO12800、シャッタースピード 1/160 で「さんふらわあばーる」の左舷を撮影出来た。その後、「れいめい丸」は定刻の 20 時 15 分別府港に入港した。その夜は、大分に一泊して翌日「さんふらわあごーるど」の入港を住吉泊地の防波堤から撮影した後、帰宅する予定であったが「れいめい丸」の航走写真を撮影したくなり、再び 9 時 45 分別府発の「あかつき丸」に乗船して別府～八幡浜を往復した。



八幡浜新フェリーターミナルに入港



田中輸送の新造客船「たいゆう 8」



九四オレンジフェリー「おれんじ九州」



国道九四フェリー「遊なぎ」



「さんふらわあばー」



僚船「あかつき丸」

全速力で疾走する「れいめい丸」の直立煙突を見た時、「べっぷ」の姿を思い出した。「べっぷ」とは、売船後の1997年に台湾高雄港で、さらに6年後、インドネシアで再会した。現在の船名は「パフガ・プラタマ」、インドネシアの物流の大動脈スンダ海峡で活躍している。船齢49年の今年も Marine Traffic で確認するとスンダ海峡で稼働している。



「べっぷ」 1981年7月 別府港



「パフガ プラタマ」インドネシア・メラ 2017年