

## 名門大洋フェリーの「フェリーきょうと」乗船記

2022.8.31 事務局長 池田良穂

先のニュースで紹介したように、8月30日の三菱下関での「さんふらわあむらさき」の進水を見るために、大阪南港から新門司まで、名門大洋フェリーの新造船「フェリーきょうと」で往復しました。同船は、同社の第2便に姉妹船「フェリーふくおか」と共に就航しており、19時50分発で翌朝8時半の入港で、下り便は姫島沖から3時間余り、上り便は備讃瀬戸から大阪湾にかけての3時間余り、明るい時間帯の航海が楽しめ、シップウォッチングにも最適です。



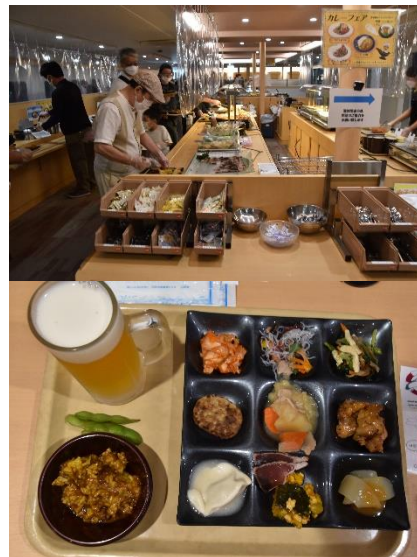
淡路島での仕事を終わって、大阪南港に着いたのは18時半すぎ。ターミナル横の駐車場に車を止めて、窓口でチェックイン。前日にインターネットで予約をしていたので、乗船名簿の記載もいらず、かつ20%余りの割引があつてお得。1等のシングル部屋を利用しましたが9560円と、新幹線に比べても断然お得でした。

出港1時間前には徒歩客の乗船が始まり、船内フロントで鍵をもらって部屋に入りました。ベッドとテーブル、洗面台、テレビがあり、1泊だけの船旅には十分。狭いながらも、完全プライベート空間が確保できるので一人旅にはぴったりです。

展望浴場で汗を流してから、レストランにでかけました。バイキングで大人は1600円ですが、70歳以上のシニアは1280円とお得でした。門司名物と言う焼きカレーもありました。生ビールは自動サーバーで1杯500円でした。

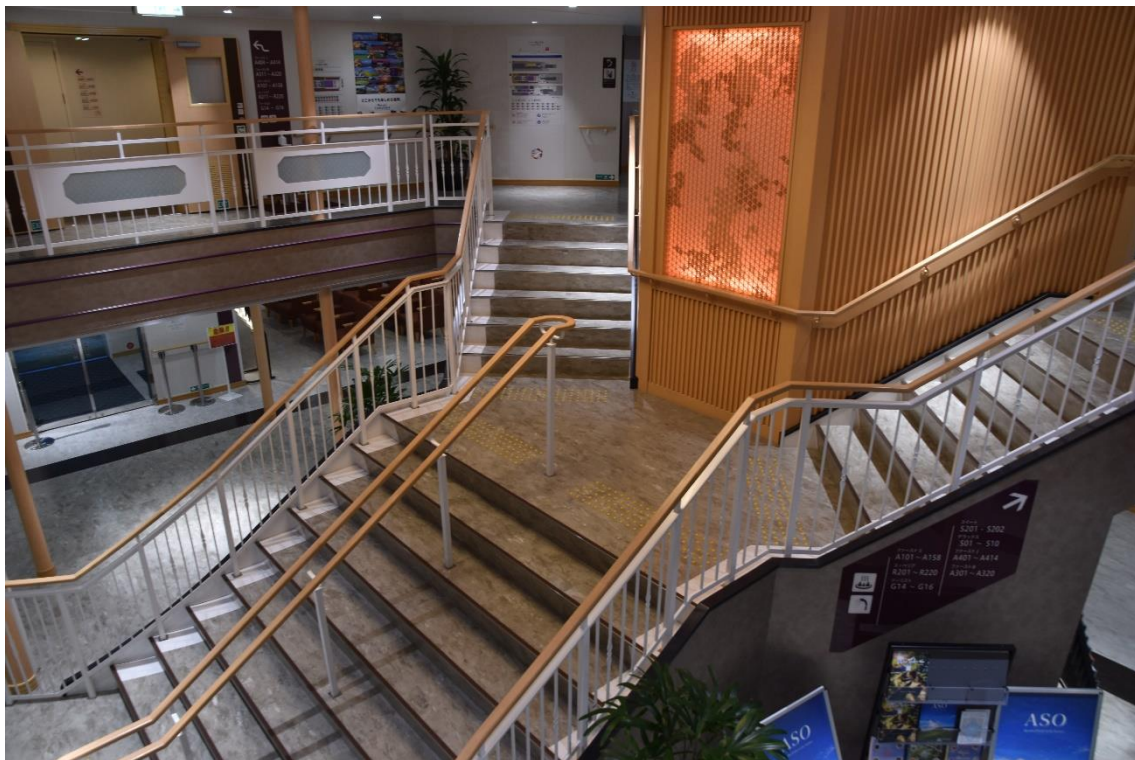


1等シングル部屋



レストランでバイキング料理を楽しみました。

船内には、7階の右舷に展望室、6階には展望レストランと、窓に向けたカウンター席があり、それぞれに外の風景が楽しめます。下り便では出港後神戸の夜景が右舷に見えますし、出港1時間半後には明石海峡大橋の下を通ります。



展望ラウンジ(右舷)



フロントと売店

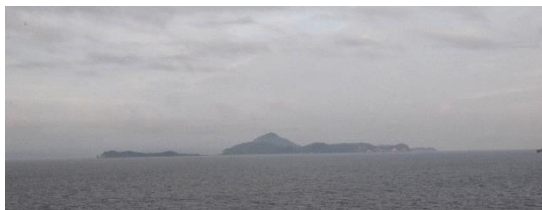


左舷のインサイドプロムナードのカウンター席



テレビラウンジ

一夜明けると、船は姫島沖を航行していました。関門海峡を通過してきた大小さまざまな船と行き交う 3 時間余りの航海は、この第 2 便ならではの醍醐味です。潮風の浴びながらのシップウォッチングはたまりません。



朝起きると、船は姫島沖を走っていました。



フィーダーコンテナ船 PACIFIC TIRJIN



重量物運搬船 Sky Beauty



Zenith Queen



Sky Glory



Josef

重量物用のクレーンを搭載した一般貨物船にたくさんすれ違いました。クレーンの違いが面白いですね。

新門司港も近くなり、船は南に針路を変えて幹線航路から外れて、関門海峡を抜けて来る船は右舷に見えるようになります。



フィーダーコンテナ船 Mild Waltz



新門司港の沖合に停泊するオーシャン東九フェリーの「フェリーどうご」のお出迎えを受けました。



続いて、名門大洋フェリーの「フェリーおおさか II」です。



新門司港に入ると東京九州フェリーの新しい埠頭が見えました。深夜着・深夜発なのでフェリーは着いていませんが、月曜には昼間にその姿が見られるはず。次は月曜着で来ようと思いました。



阪九フェリーの「やまと」(右)と「ひびき」が着岸していました。



RORO 船埠頭には RORO 貨物船「豊徳丸」の姿がありました。

「フェリーきょうと」を下船して、無料送迎バスで門司港駅まで行き、列車で下関に移動。関門汽船の船で巖流島に渡って、しばらく関門海峡を通過する船を眺めて過ごしました。そして「さんふらわあむらさき」の進水を見た後、下関に戻り、船を乗り継いで門司港に渡りました。

門司港駅からバスで小倉に行き、小倉港から出る市営船「こくら丸」の出港を撮影しました。この船は、小倉港と沖合の馬島と藍島を結ぶ渡海船で 2017 年に就航した比較的新しい船です。代替された後、写真撮影のために訪れたときは、ちょうどドック入りに当たって代船が就航していて撮影ができず、本会発行の「日本の旅客船Ⅲ」でも北九州市のホームページの写真を掲載しました。これで、ついにリベンジができました。



関門汽船の「がんりう」で、下関から巖流島に渡りました。往復 900 円でしたが、乗り放題切符は 1000 円で、巖流島から帰った後、門司港まで行ったので 400 円のお得とのことでした。



JC Ruby



LPG 運搬船 Saehan Marine



下関港に停泊する中国航路の RORO 貨物船「UTOPIA」です。



釜山航路の旅客フェリー「はまゆう」です。以前、本会でフェリー乗り比べをした時に、船内見学をさせていただいたことを懐かしく思い出しました。



井本商運の内航コンテナ船「ながら」のダイナミックな姿を捉えることができました。

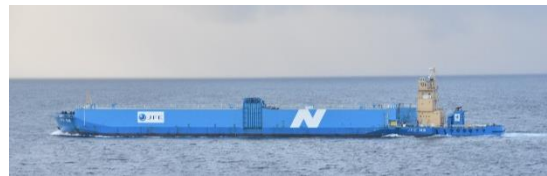


小倉港で市営船「こくら丸」の撮影ができました。

小倉駅から18時40分発の名門大洋フェリーの連絡バスで、新門司港に移動しました。船は、来たときと同じ「フェリーきょうと」。キャビンはデラックスルームを利用しました。ブリッジのある8階にあり、左舷側は船員室になっており、右舷側にデラックス8室とスイート2室が並んでいます。ツインのベッドに、バス・トイレ、机とソファがあり、1人で使うにはもったいないほどの広いスペースでした。



復路に利用したデラックスルーム。



JFE の鋼材運搬のプッシャーバージです。荷役はRORO式です。



反航した大型バルクキャリア China Steel Exploration



大型バルクキャリア BBG Hong Kong



翌朝は、備讃瀬戸に入る頃には明るくなり、大阪南港到着までの3時間余りの航海を堪能できました。速い「フェリーきょうと」は、次々と小型船を追い抜いて行きます。写真は井本商運の内航コンテナ船「さくら」です。



BBG Hong Kong の垂直船首。



明石海峡大橋の直前に、ジャンボフェリーの「りつりん2」とジェノバラインの明石海峡横断高速客船「まりんふらわあ2」と出会いました。



ジェノバラインの「まりんふらわあ2」と「ジェノバI」がファインダーの中に納まりました。



明石海峡大橋通過時には、アナウンスもあったので、たくさんの乗客がデッキに上がってきました。



大阪湾に入って小型コンテナ船「こうよう」を追い越しました。



船首球状ブリッジの「清安丸」には大阪南港に入る直前に遭遇しました。下関の旭洋造船の建造するユニークな船です。



大阪港の港外で3隻の RORO 船に出会いました。右から中国青島航路の DCL Qingdao(元さんふらわあとまこまい)、沖縄航路の RORO 貨物船「しゅり」、鋼材運搬 RORO 船「泉翔」です。



大阪南港に入ると「さんふらわあこぼると」と「さんふらわあさつま」の姿が見えました。



大阪南港フェリーターミナルには名門大洋フェリーの「おれんじおおさか」と、四国開発フェリーの「フェリーおおさかII」が先着していました。



「フェリーふくおか」の印象的なファンネルです。

