

青森～奥尻～小樽～新潟、その周辺の船と港

会員 福富 廉

「旅と鉄道」という隔月刊の鉄道雑誌の2022年9月号に「フェリーと鉄道」という特集が載っていた。当学会の一個人会員としては逆の立場で、船旅一番、鉄道旅二番の順であるが、今回、奥尻島への渡島を一番として、二番目には北海道新幹線札幌延伸で廃線が決まった函館本線・山線（長万部～小樽）への乗車を目的として旅を計画した。もちろん、いつものように、周辺の船と港を数多く回り、青森周辺から函館、奥尻島、小樽と回って、そして最後に新潟までの船旅をしてきたので、相変わらずの自己記録みたいなものだが、レポートしてみたい。

1. 青森・むつ湾の船

往路は珍しく東北新幹線を利用し、津軽海峡トンネルの手前の奥津軽いまべつ駅まで乗車して、まずは、有名な竜飛岬へ行った後、翌日の船の乗り回しに備えた。奥津軽いまべつ駅は新幹線最小の駅と言われ、前回行った時にローカル交通の問題でひどい目にあったことと、直前までの集中豪雨での被災状況かつローカル線が不通になる等、多少の不安があったが、旅の初めは天気にも恵まれた。最初に計画したのは、以下の通り。

- ①蟹田 ～脇野沢 むつ湾フェリー「かもしか」
- ②脇野沢～仏ヶ浦 むつ市 「夢の平成号」
- ③仏ヶ浦～牛滝 「夢の海中号」
- ④牛滝 ～青森 シィライン 「ポーラスター」

ところが、当日の朝になって電話があり、「夢の海中号」が機関故障で欠航とのことで、③は「夢の平成号」で脇野沢に戻り、④は脇野沢からの乗船となった。元々、シィライン社が全部の予約元となる青森からの日帰りツアーで両方の設定があり、接続も保証されているので、問題無いことではあったのだが、違う船に乗れなくなって少し残念だった。

むつ湾フェリーの運航期間は4月下旬から11月上旬までの半年ちょっとで、お盆期の1日3便を除けば通常は1日2便。両港ともに行きにくい場所で、しかも、今年は機関士の補充がつかないという、いわゆる船員の休暇の問題で、週1ないし2日の休航日が設定されて乗船には日程に注意が必要だった。



蟹田港全景（中央のタワーがターミナルで、左が乗り場）



「かもしか」（蟹田港にて）



「かもしか」(蟹田港にて)



「かもしか」(脇野沢港にて)

起点となる蟹田港(船の船籍はこの外ヶ浜町)は広い漁港で、その隅に「かもしか」が泊まっていた。ターミナルには展望台があり、また、その裏にも山があつて、其々から港やフェリーを展望できた。

この航路、西の津軽半島と東の下北半島を結び、両半島を効率よく観光できることから新聞のツアー広告等でも利用のツアーを時々見かけたが、この航海でも2台の大型観光バスが乗船し、多くのツアー客が周囲を囲まれたむつ湾の穏やかな航海を楽しんでいた。途中、行き交う青函航路のフェリーも遠望しながら脇野沢に近づくと、2つ島からなる姿が本当に鯛のように見える鯛島が印象的だった。ここは、その後、「夢の平成号」ですぐ近くを通り、さらに楽しむこともできた。



脇野沢沖の鯛島、奥は津軽半島
沖を通るのは「ブルーマーメイド」

脇野沢港に入るとフェリー岸壁から結構遠い場所に「夢の平成号」が泊まっており、そこまで歩くのかと懸念していたら、同船はすぐ離岸してきてフェリーのすぐそばに着岸した。その後すぐに青森からの「ポーラスター」が入港してきて数人の客が「夢の平成号」に乗換え、「ポーラスター」、「夢の平成号」の順で出港して、しばらくの間、そのまま続航する形で航海していった。その昔、青函連絡船から見た赤茶けた下北半島の断崖が印象的だったのをよく覚えていたが、間近で見る景色は素晴らしかった。



「夢の平成号」(左は仏が浦港、右は脇野沢港にて)

「夢の平成号」は有名な仏が浦に入港して約 30 分間の上陸観光をして、また脇野沢に戻る。一般的には、北の佐井港からの遊覧船が有名で、2 年前に大間のフェリーに乗りに行ったときに計画して悪天欠航だった以来のリベンジだ。陸からも行くことはでき、来たこともあるが、非常に行きにくい場所である。

「夢の海中号」(東北旅客船協会の HP から) →



仏が浦観光船「ニューしもきたⅤ」(左)と「ニューしもきたⅡ」(右) どちらも仏が浦港にて
同社には他に「ニューしもきた」と「ニューしもきたⅢ」がある

最後は高速艇「ポーラスター」で青森まで1時間の航海。出港してしばらくすると左側にはもう夏泊半島が見えてきて、津軽と下北の両半島に比べて目立たないが意外に大きいことに気付く。船はやがて「八甲田丸」の手前(海側)の青森港旅客船ターミナルに着岸した。

帰ってからたまたま神田の書店で見つけた「陸奥湾おふねぶらり旅」というミニコミ同人誌でこのシラインの航路が来年(2023年)3月で廃止が決まっていることを知った。とても残念だが、今回乗ることができて良かった。ちなみに、この同人誌、シラインとむつ湾フェリーだけが対象で他には触れられていないのが残念だが、両者の記述は結構詳しい。



シライン「ポーラスター」(脇野沢港とその沖にて)

2. 青函フェリー「あさかぜ5号」

青函航路の利用は、少し前に乗った大間～函館航路や新日本海フェリーでの通峡を別とすれば、青函連絡船に乗って以来の約 45 年ぶりのことだったが、今回、ちょっとした気もちようから青函フェリーに乗ってみることにした。都合の良い運航時刻と料金の安さもあったのだが、しかも、

一番古い「あさかぜ 5 号」。今まで、何となく青函フェリーには「あさかぜ」と「はやぶさ」の2つがあるなあ、「はやぶさ」のほうが、やや旅客船らしいなあ、という程度の意識だったのだが、実は2社の共同運航で、最近合併したことを初めて知った。

乗船は車両積み込みの合間にバウパイザーのある積込口からで、広大な露天甲板はまさに RORO 船そのもの。客室はジュータン敷きの和室2部屋とトイレ/シャワーがあるだけなので、旅客定員が少し多いこと以外は、今まで乗った貨物フェリーの「フェリーたいしゅう」や「はっこう 21」と雰囲気はほとんど変わらず、個人的には楽しかった。



青函フェリー「あさかぜ 5 号」の全景（青森港にて）とデッキ

昔、青函連絡船の時代はここだけ左側通行だったらしいが、今は普通の右側通行。曇ってはいたが、昨日行った下北半島の断崖がよく見える。やがて、津軽海峡に入ると大型船がいくつか見える。東京湾では一度になかなか複数見ることのできない、船首ブリッジの大型コンテナ船のすれ違いも遠望できたし、その1隻の前方を横切ったところで、まずまず至近に見ることもできた。



ハバグロイド「COPIAPO」9,324TEU とハンブルグスッド「CAP SAN JUAN」10,600TEU（右）これでも今は小さいけれど

ちなみに、徒歩下船はスターンランプから車両の積み下ろしが全部終わってからだったので、そこそこの時間がかかった。ターミナルは津軽海峡フェリーと比べたらひっそりしたものだ。

余談だが、青森港のフェリー乗り場に行く少し手前で帆船のようにヤード（横桁）のついた3本マストが見えた。練習船が入っているのだろうか、あるいは、近々、横浜に入港する予定のノルウェーの帆船が寄港しているのだろうか、色や雰囲気がなんとなく変な気がしたが、あれこれと気になって仕方がなかった。調べてみたら、何のことはない、カーディーラー&ショッピングセンターの建物の屋上のオブジェのようだった。まあ、竹芝ふ頭のマストと似たようなものか、と。



【今回出会った青函航路の全フェリー】 (上段)「あさかぜ 5 号」「あさかぜ 21」「はやぶさ」
 (中段)「3 号はやぶさ」「ブルールミナス」「ブルーハピネス」
 (下段)「ブルードルフィン」「ブルーマーメイド」「大函丸」

3. 津軽海峡兩岸 ～青森と津軽半島、函館と松前半島～

今回、青函トンネルの通る津軽半島と松前半島の両方を回り、両方のトンネル記念館と保存連絡船を訪れて、連絡船の歴史からトンネルの現状まで幅広く知ることができた。函館の東の恵山岬にはさすがに行けなかったが、大間崎や尻屋崎には以前に行ったことがあるので、色んな方向から色々な景色があることを改めて認識することができた。

(1) 竜飛岬

11 時 20 分頃、竜飛岬の東側にある竜飛漁港近くのバスの車窓から、新日本海フェリーの「らいらく」が東航するのがはっきり見えた。この後行く岬からの景色が益々楽しみになった。岬に立ったら、やはり 270 度位の展望はややもやってはいたが素晴らしかった。順光なので青函航路のフェリーが行き交う姿も良く見える。15 時 40 分頃、南西から進んでくる苫小牧東港行きの新日本海フェリーの「すいせん」が見えてきた。その後、2 時間後しかない 16 時 15 分発のバスに乗るために気が気ではなかったが、なんとか写真を撮ることができた。ほとんど逆行だったのだが。



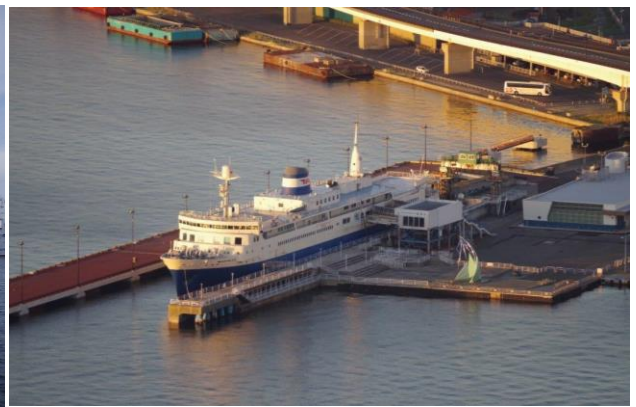
東航する「すいせん」奥は北海道・松前半島

(2) 青函連絡船と青函トンネル記念館、そして七重浜へ

竜飛岬の傍と松前半島の福島町に其々トンネル記念館があり、竜飛岬のはケーブルカーを使った坑道見学がメインで、福島町側のは静的展示である。どちらも青函連絡船の歴史に関する資料も多いが、特に福島町側では洞爺丸事故の新聞記事が多く掲示され、事故の大きさが改めて認識された。一方、青函連絡船の2隻、どちらへの訪問も初めてでは無かったが、青森の「八甲田丸」は車両甲板の実物列車と「羊蹄丸」から引き継いだ青函ワールド（ジオラマ）が秀逸であり、函館の「摩周丸」は函館山を臨みながらゆっくりできる休憩室やデッキ、函館山や外部の色々などころから見える外観がそれぞれ素晴らしい。



青森港の「八甲田丸」



函館港の「摩周丸」



福島町・青函トンネル記念館の連絡船資料



福島町・青函トンネル記念館の屋外展示
北大の海中調査・潜水艇「くろしおII号」

これらの施設を見て回ったところで七重浜に行ってみることにした。当日は穏やかな晴れた日で、函館湾を一望でき、浜の沖では小さな漁船がゆったりと漁をしている姿が見られ、ここで大事故が起こったこと等、想像もできなかったが、慰霊碑に初めて手を合わせることができてよかったと思った。

台風海難者慰霊碑（洞爺丸慰霊碑） →
この写真の方向の先が洞爺丸の座礁地点とのこと



(3) 函館港

函館港では、今回、市電の終点の“函館どっく前”から函館駅前まで歩いてみることにした。まずは青函航路を望むこともできる函館漁港から函館どっく周辺、西ふ頭、緑の島、そして観光拠点のベイエリアへ。途中、どっくに入渠中の船や各種艦船、海事関係の史跡、マリーナ、遊覧船等、色々なものを見て回ることができた。中でも、日本で最初に建造された洋式帆船「函館丸」のレプリカ（昭和 63 年の青函トンネル開通記念博覧会に展示）が西ふ頭の近くで保存されているのは紹介しておきたい。



函館港・港巡り遊覧船「ブルームーン」



「函館丸」のレプリカ

(4) 松前半島、サラキ岬

奥尻島からの帰路は松前半島沿岸をぐるっと回って函館に向かった。車窓からは、奥尻島、渡島大島、渡島小島、津軽海峡、津軽半島と望むことができ景色がいい。途中の松前は旧松前藩の中心で北前船の重要拠点でもあり、古くに築かれた栈橋跡を見ることができる。

また、北海道新幹線の駅のある木古内町のサラキ岬はかの「咸臨丸」が座礁・沈没した最後の場所だそうで、津軽海峡を望む岬の公園には同船の模型が置かれていた。同町では従来“きこない咸臨丸まつり（2022 年も中止）”が行われるそうで、街のマンホールは咸臨丸の図柄であった。



道の駅の前の日本遺産「福山波止場」



(左) サラキ岬の「咸臨丸」の模型

(上左) サラキ岬の案内板

(上右) 木古内町のマンホール

4. 奥尻島と江差

(1) 「カランセ奥尻」と奥尻島

奥尻島へはハートランドフェリーの「カランセ奥尻」が就航しているが、ゴールデンウィークと夏季以外は島発の1日1便なので最低1泊で行くためには1日2便の夏季に行きたいと思って計画した。当日は朝早く函館を出発して江差へ。すでに島発の朝便が入港したところで、ターミナルには結構な人がいた。周遊バスきっぷ利用で運賃が2割引きになる申し込みをしたら、コロナ禍での振興策なのか、さらに安いきっぷ（約25%引き）があるというので、ありがたかった。

船は江差港を出るとまっすぐに奥尻島を目指すが、この付近にいる船は少ない。新日本海フェリーの小樽航路の船は島との間を通過するがほとんど夜間だ。船内は、個室2室と1等、2等指定席（座席）と2等（ジュータン席）の4カテゴリーだが、コロナ禍で2等指定席は同じ会社の礼尻・礼文航路と同様に無料の自由席として開放されて、露天甲板にも出やすく、とてもありがたかった。



「カランセ奥尻」 奥尻港出港（左）、江差港出港（右）

奥尻島は周囲 84km で私の感触として意外に大きく、1泊では周り切れないのはわかっていてレンタサイクルで島の北端の稲穂岬まで往復した。この岬には賽の河原公園があり、昔はこの付近で難破する船も多かったそうで、立派な灯台がある他、その名の通り、霊場の1つとしても数えられている荒涼とした風景が広がっていた。

この岬を回った少し先に廃校となった学校を利用した“稲穂ふれあい研修センター歴史民俗資料展示室”があり、覗いてみると、奥尻航路に関する写真や資料、模型船などを数多く見ることができた。改めて、「離島や古い港町の郷土資料館は必ず訪れるべし」ということを強調したい。



歴史民俗資料室の奥尻島航路資料の展示の一部 左は1967～1975年に活躍した初代カーフェリー「奥尻丸」の1/20模型

(2) 江差

昔はニシン漁で栄えたという江差。思っていたほどには大きな港では無く、フェリーと巡視船「かむい」(PS05)、港湾業務艇「しらゆり」以外に見るべき船はいなかったが、町の中には立派な街道が通っており、大きな商家や神社仏閣があって、かつての賑わいを感じられる。港のランドマークとして開陽丸記念館「開陽丸」があり、ここを訪れるのも大きな目的だった。「開陽丸」は幕末に幕府がオランダで建造した3檣シップ型の洋式帆装軍艦で、明治元年に江差沖で座礁・沈没したものである。現在あるのは、ただのレプリカで船では無く建造物なのだが、大きさだけは立派でかなり遠くからも見ることができる。室内では引き揚げられた遺物が展示されているのだが、解説の中で昇降式の推進器が取り付けられていたというのが興味深かった。



かもめ島の上から見た開陽丸記念館とそのデッキ（屋上と言うべきか？）

もう一つ、南隣の上ノ国町の沖では、やはり幕末に薩摩藩が建造した3檣バーク型洋式帆装軍艦「昇平丸」が明治3年に沈没しており、発掘調査が行われているとのことで、その模型が同町の道の駅に展示されていた。

「昇平丸」の模型 →



5. 積丹半島と小樽

(1) 余市と積丹半島

岬巡りの一環としてニッカウイスキーで有名な余市から積丹半島を巡ることにした。

まず、余市だが、ここもかつてニシン漁で栄え、かつ北前船の拠点でもあった場所なので、それらに関する史跡がいくつかあった。今回、訪れたのは“よいち水産博物館”。小山の中腹にあって少し変な感じもしたが、ニシン漁や北前船の史料が数多く展示されていた。中でも驚いたのは入口にある和船の船首部分。初めは舳先だけの模型かと思って職員に尋ねて見たら、何と本物の

船の一部ということで、特別に内部を見せてくれ、びっくりした。この欄の写真をご覧ください。

(左)「よいち水産博物館」手前が保存和船の舳先（赤線は屋内の様子）
(下中) 屋内の和船の船尾部分
(下右) 館内の様子



岬に行く途中の美国という場所でバスを乗換える必要があった。その近くに遊覧船が走っていることは知っていたので、写真だけでも撮りに行こうと思ったら、不定の出港時刻が間近で乗船できることがわかり、乗ることにした。船は「ニューしゃこたん号」。海中の見える海中展望船で約 40 分の遊覧だが、海中展望 1/3、奇岩鑑賞 1/3、カモメの餌やり（餌無料）1/3 という具合で、そこそこの乗客がいて楽しんでいた。特にものすごいという観光要素があるわけではないので、ここだけでは無く他でもあるが、3 拍子揃った一つの観光方式だと自分で納得してしまった。



美国港の「ニューしゃこたん号」

積丹半島には積丹岬と神威岬の 2 つの大きな岬があるが、バスの時間の関係も有り、今回は神威岬だけ訪れた。駐車場からアップダウンの続く岬の道を徒歩で往復約 1 時間。直立に近い神威岩を望む景色は（この後の章の話にも続くが）なかなかすばらしかった。また、レストハウスの 2 階では現存する世界で一つの第一等不動レンズという先代のレンズが展示されていた。



神威岬と神威岩（中央）

ちなみに、積丹岬の観光パンフレットに” 12 時頃フェリーが見えるポイント” の記述があり、沖を新日本海フェリーが通る写真も載っていた。これも、以前は良かったことだろうが。

(2) 小樽

小樽ではフェリー乗船まで少し時間があつたので、小樽海上観光船オモタイ航路の「あおぼと」に乗ろうとしたが、高波で欠航だったので、あとは港を巡りながらフェリー乗り場まで行った。



小樽海上観光船「あおぼと」
通常はオモタイ航路だが、この日は港内遊覧



小樽海上観光船「かいよう」
通常は港内遊覧に使用



おなじみの小樽運河クルーズ船



運河に係留されていた昔の遊覧船 2 隻
「祝津号」「オモタイ号」と思われる

6. 新日本海フェリー「らべんだあ」

このところ長距離フェリーに乗る機会が無かったので久々の大型船だ。本船は就航披露で横浜港に寄港した際に見学したし、就航直後の「あざれあ」には乗ったことがあるが、どちらもあまり鮮明な記憶が無く、結局は終始、比較しようにもできなかった。



小樽港の「らべんだあ」

さて、今回の小樽港の「らべんだあ」はターミナル側に着岸しており、前回の「あざれあ」で遠い乗り場に辟易した記憶があるが、今回はそれは無かった。細かいことだが、デッキに上がってまず気づいたのが手摺につけられた“カモメ除け”と思われる横糸。これ、結構、効いているらしく、カモメが手摺に近づいたと思うと羽根を急にバタバタさせて逃げていくのが面白かった。

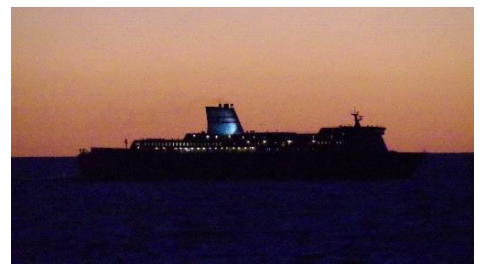


“ハト除け”ならぬ“カモメ除け（赤線で補足）

小樽港での出港は狭いところで回頭した上に、さらに回り込んで狭い港口に向かうのでいつも感心する。港口を出たら向かい風になって最上部のデッキは閉鎖されたので、明るいうちにと、その後すぐに展望風呂に入ってゆっくりすることにしたが、男性は右舷側なので陸が見えないのはやや残念である。そうこうしているうちに、もうすぐ積丹岬を通過するとのアナウンスが入ったので、風呂を出て外に出たらもう積丹岬が間近に見えていた。その後、昨日行った神威岬が見えてくるが、日没直後の茜色の中にそびえる神威岩が素晴らしい。その直後、前方に灯が見えて注視していたら、舞鶴からの「あかしあ」で、右舷対右舷で比較的至近距離で反航した。積丹岬と言い、「あかしあ」と言い、来年のもっと日が長い時期に乗船したいものと思った。その後、22時頃、北海道と奥尻島の間を通過した。灯台の灯といくつかの灯が見えるだけだが、ほんの数日前に行っただけのところが懐かしい。



神威岬／灯台と神威岩



反航する「あかしあ」

翌日は起きたら船は粟島の西を走っていて、朝食をとったら程なく定刻よりも早い9時に新潟港に入港した。週末の連絡バスの発時刻は平日よりも遅く、かなり待つことになった。

さて、今回の「らべんだあ」では、チルドレンルーム以外はスポーツルーム（乗船日のみ）も含めてすべて開いていたように思う。かなり元に戻ったようで、うれしい限りである。フォーワードルームもいいし、タブレット式のレストランも品数豊富でサービスも早いのでいい感じだった。また、昨年の学会誌の記事中にあるように、東京九州フェリーではレストランの支払いは現金のみだったが、ここではクレジットカードの利用も可能だった。東京九州フェリーのその後はわからないけれど。

7. 新潟

他に行きたいところもあったので、新潟でもう1泊することにして、今回は信濃川の左岸（西側）をレンタサイクルで回ってみることにした。萬代橋を渡って川岸を河口に向かって行くと、ちょうど佐渡汽船の「ときわ丸」が出港するところだった。あの左舷の船尾を岸壁に押し付けて180度回頭する姿は外から見ても興味深い。撮影した場所のすぐそばに佐渡汽船のジェットフォイルのドックがあるのに気が付いたが、専用のものがあるなんて知らなかった。

その先を行くと新潟鉄工の造船所になり、道路からも船台の端がすぐ見える。さらに進むと入船みなとタワーに行き着いた。以前、池田事務局長のレポートでタワーと海底トンネルがあるのを知ったが、ここだったのかと改めて思い出した。新日本海フェリーのターミナルのちょうど向かいで、展望室からの眺めはいいが、タワー下部の眺望はあまりよくなさそうで、午後に入港する船以外の撮影には良くなさそうだ。泊まっていた「らいらっく」の敦賀向け出港が16時30分だと思ったので少し待っていたが出港しない。週一、土曜日出港のはずなのに、と思っていたが、よく考えたら、それは苫小牧東港の出港日で、新潟発は日曜日だったと気が付いた。雨がひどくなり、暗くもなり始めて散々な目に会ってしまった。



新潟港を出港する佐渡汽船「ときわ丸」



対岸の入船みなとタワーから見た「らいらっく」



←「ときわ丸」の顔

佐渡汽船の
ジェットフォイルドック



8. 最後に ～今回見た灯台あれこれ～



(上段) 龍飛埼灯台、陸奥弁天島灯台（鯛島）、
稲穂岬灯台（奥尻島）、鷗島灯台（江差）
(下段) 神威岬灯台、日和山灯台（小樽）