

関東から遠回りの関西往復&周防灘

会員 福富 廉

全国旅行支援（旅行割）の年末ギリギリまでの延長と来年の実施が発表された中、お得に利用できるフェリー旅にここぞとばかりに再度でかけ、普段ならちょっと行きにくいと思う周防灘横断を行ってきた。途中、門司港では完成近い「さんふらわあ くない」を間近に見ることもでき、他にも色々を見て回ってきたのでレポートしたい。

1. 長距離フェリーで遠回りの関西往復

(1) 東京九州フェリー

残念ながらオーシャンフェリーは旅行割の適用が無いので、関東～九州間は東京九州フェリー「すずらん」「すいせん」で往復。どちらも外には後ろ向きに少しばかり出られるスペースしか無く、それもなぜか外側がロープで制限されているのが不思議で、一方、船内からは窓の塩での汚れが残念で、せめて、ドッグラン付近を人間様にも開放してくれたらとは思っているのだが、できないのだろうか。まあ、そうは言っても、日中の航海は気持ちがよく、時に入浴、そして食事、後のほとんどは双眼鏡とカメラと文庫本を携えてフォワードサロンで過ごす。西航では午後 15 時前頃から足摺岬～豊後水道という眺めの良い個所を通過するので利用しなかったが、東航で映画上映に行ったら、立派なシアターがあったのには驚いた。



反航する「すいせん」



反航する「すずらん」

(2) 名門大洋フェリー

「さんふらわあ くない」に合わせての少し先の予定を変えて新船「フェリーきょうと」に乗船。基本的には前回乗った「フェリーきたきゅうしゅうⅡ」と同じに見えたが、随所に新しい設備も見られた。歩き回れるオープンデッキが広く、最上階のブリッジの後ろ（と言っても船体中央部だが）と最船尾の部分で照明が目に入らず、きれいにスターウォッチングができるのは他ではなかなか無いように思った。ひとつだけ残念だったのは、「フェリーきたきゅうしゅうⅡ」で落ち着いた感じで



「フェリーきょうと」の最上甲板
(夜はこの真後ろに小さな照明があるだけ)

いいなと思っていた右舷後部の展望ラウンジ（消灯されている）が、新船では広がってペアシートでは無くなって消灯されておらず、団体客の宴会場と化していたことだった。

平日は明石海峡大橋付近でジャンボフェリーの「あおい」と反航する。この時期はまだ少し暗いが、今時のデジタル一眼レフの威力はありがたい。



東経 135° を通過する「あおい」（左奥に明石天文台）



直後を通過する「まりんふらわあ2」

（3）阪九フェリー

六甲フェリーターミナルから出港した「やまと」からの冬の夜景は見事である。神戸空港を発着する航空機を横から見る景色もなかなかいい。夜景を見ながらの露天風呂での入浴、思い立って、明石海峡大橋の通過後まで長湯して、いい気持だった。

時間が経つと船の雰囲気も忘れてしまうが、続けて色々乗ると会社によつての違いがよくわかる。スタンダード洋室の仕掛けが他社と違うのが興味深かった。ここコロナ禍の下で、最近の他社ではそこだけが閉鎖されていたキッズルームが解放されていたのは、ここだけのように思った。

船内で配布されている“クルージングマップ 夜の島めぐり”のチラシはなかなかいい。

2. 大阪

大阪では、まだ乗ったことの無かった4か所の航路を中心に市営渡船に乗り行ってきた。大阪メトロの1日乗車券「エンジョイエコカード」（平日 800 円、土休日 600 円）で地下鉄と市営バスが乗り放題なので、これだけで1日楽しませてもらうことができた。最後に大阪港天保山に行ったら、ちょうど「パンスタードリーム」が出港する時間だった。旅客扱いが再開になって、そのうちに乗りに行きたいものだ。



コスモ FT の「さんふらわあ さきしま」と「同 こぼると」



木津川運河・船町渡しの「しおかぜ」



大阪港を出港していく「パンスタードリーム」

3. 周防灘横断

(1) 大津島巡航

徳山は尾道や三原と同様に JR の駅近くに港がある。まずは、目の前の大津島への渡島。ここへは、大津島巡航のフェリーと高速艇が走っていて、行きはフェリーで島のメイン港の馬島港へ、そこから高速艇で一旦、島の裏側の本浦港まで行って、また来た港をたどりながら徳山に戻った。徳山港では大型のバルクキャリアが多数錨泊していて、その間を縫うように航海した。

ちなみに、馬島港の周囲には旧海軍の特殊潜航艇「回天」の基地の遺構があり見学できるが、特攻兵器であり、記念館の展示を見るのはやはりつらい。



大津島・馬島港の「フェリー新大津島」



客船「鼓海Ⅱ」大津島・馬島港（左）と本浦港にて

(2) 周防灘フェリー

周防灘フェリー（スオーナダフェリー）の「ニューくにさき」は、以前から他の短距離フェリーとは少し違う容貌（？）だと思っていたが、乗って初めてその理由がわかった気がした。多分、24時間運航していて個室の船員室が中距離以上のフェリー並みに設置されていたからなのだろうと。また、両側の港で舷は異なるが、人の乗下船タラップが今まで見たことのないタイプだったので、写真で上げておきたい。舷側の手摺の上を跨ぐお立ち台のようなところから乗下船するものだった。



大分・竹田津港の乗り場

行きの大分・竹田津港行きではそうでもなかったが、同港でバス待ちの間に徳山港行きの乗船の様子を見ていたら、船尾ギリギリまで車両を積み込んでいた。人はともかくもバイパス航路としての需要は結構多いのだろう、いいことだ。



山口・徳山港に入港する「ニューくにさき」

(3) 姫島

国東半島の沖にある姫島へは姫島村村営のフェリーが2隻、所要時間20分で結んでいる。どちらも、船尾から車両を積み込む姿のいい船であり、この時は「第一姫島丸」が定期運航、「第二姫島丸」がコンクリートミキサー車などの臨時運航を行っていた。

この島は車エビ養殖が盛んで見どころもいくつかあるが、東端にある姫島灯台は瀬戸内海航路の傍らあって、シップウォッチングにはなかなかいい場所の一つだと思った。残念ながら、どのフェリーも夜間しか通らないので見られないが、今回だけで計4回、この沖を通ったことになる。



姫島灯台



姫島灯台から航路を望む 貨物船「RUI HAI 1」(左)とコンテナ船「WESTWOOD COLUMBIA」



「第一姫島丸」 姫島港 (左)、伊美港 (右) にて



「第二姫島丸」

4. 北九州

(1) 新造船「さんふらわあ くれない」

Marine Traffic を見ていたら門司港に「さんふらわあ くれない」が着岸しているらしいことがわかった。すでに公試は始まっていると聞いていたが、艀装岸壁の空きが無くなって泊まっているのだろう。横からの写真撮影のために関門汽船で対岸に渡ることも考えたが、1日中、光の向きが悪い場所なのでそれは止めて岸壁側を歩いて船尾まで見てきた。



(2) 小倉市営渡船

小倉駅から歩いて 10 分程、松山小倉フェリーの乗り場にも近い乗船場から関門海峡外側の藍島（あいのしま）まで小倉市営の「こくら丸」に乗船した。片道 35 分の航海で、関門海峡の西半分を通峡することができ、兩岸の色々な景色を楽しめた。運が良ければ大型船にも行き会える。

松山小倉フェリー
「フェリーはやとも 2」 →



小倉市営渡船「こくら丸」

(3) 洞海湾、若戸渡船周辺

最後は洞海湾へ。目的は若戸渡船では無く、戸畑側の乗り場の傍にあるニッセイパイオニア館の見学。以前、若戸渡船に乗りに行った時にたまたま見つけたが、早朝や夜間、休日等でこれまで見学できていなかった。水産業で有名な日本水産（現、ニッセイ）の歴史・船・事業の広報を目的とする展示館である。ニッセイと言えば漁業だけかと思っていたら、巨大な貨物船も運航する海運会社でもあり、海洋研究開発機構（JAMSTEC）の各種船舶の運航会社でもあるということを知った。さらには関連会社に長崎造船等もあるようだ。また、パイオニア館の近くに、やはり関連会社が運営する日本サバイバルトレーニングセンターがあり、英国の OPITO という規格に基づく海でのサバイバル訓練を行う施設があつて、岸壁にはいくつかの救命艇設備も設けられている。

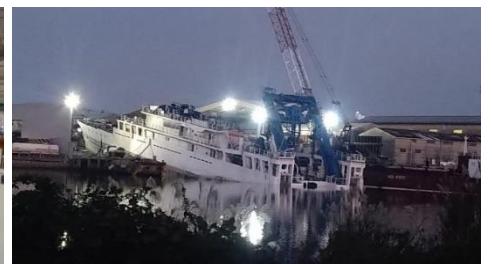
この後、若戸渡船に乗って若松側に渡って、本学会員でもある北九州在住の F 氏に教えてもらった洞海湾奥にある船舶解体場を見に行った。この地では今年 2 月に退役した海洋研究開発機構（JAMSTEC）の元深海調査研究船「かいいい」が解体されつつあるところであったのを確かめて、新門司港に向かった。



若戸渡船「第十八わかと丸」と
ニッセイパイオニア館のあるビル



ニッセイパイオニア館
“船の展示室”



解体されつつある「かいいい」