

〈連載(150)〉

沖縄本島紀行



大阪府立大学大学院・海洋システム工学分野・教授

池田良穂

【こ】の正月休みは、沖縄本島の与那原(よなばる)にある家内の実家で過ごした。那覇から車で20分ほどの距離の太平洋岸にある町で、かつては山原船(やんばるせん)の基地としても栄えたが、今では入る船もなく、海岸線の埋め立てが進んでいる。

この山原船の語源の「やんばる」は、沖縄本島の北側の地域を指す言葉で、最近では羽根が退化して飛べない鳥「やんばるくいな」で全国的に有名になっている。山原船は、中国のジャンクにも似た帆船で、この沖縄北部の地域に生活物資を運び、帰りには木材を積んで来るという商売を長く続けていたという。家内の実家も、かつては山原船を所有して海運業を営んでいたのだから、義理の父からその運航状況を聞くことができ、日本の沿岸航路で活躍した内航船の歴史を知ることができるのが毎回楽しみなどところである。

【今】回は、レンタカーを借りて、毎日、那覇の港に通いつめた。那覇港では、オーストラリアのオースタル・シッps建造の高速カーフェリーに出会うことができた。

最近、欧州では高速カーフェリーの需要が一段落していることもあって、オーストラリアの高速カーフェリーのメーカーも、建造した船の販売に苦勞をしているようで、アジアの国々に対して積極的な販売攻勢をかけている。

日本の近海では、韓国のウルルン島航路にインキャット製の高速カーフェリーが就航しているが、最近の情報では韓国と日本との間に高速カーフェリーを就航させる計画が進んでいるとのことで、回航途中のその使用船なのかもしれない。現在のところ日本の国内では、熊本フェリーの高速カーフェリーだけしか高速カーフェリーの成功例がないが、この運航が最初の国際航路での成功事例となればと願っている。

那覇の港は、3つに分かれている。ひとつは、元々の客船埠頭である那覇港で、現在は琉球海運の先島航路(宮古、石垣諸島への航路)のカーフェリーが使用している。かつては、本土への貨客船はみなこの埠頭を使用していたが、船のRORO化と大型化に伴って、岸壁が手狭になり、北に整備さ

れた安謝港（あじゃこう）にほとんどのカーフェリーが移動した。特に、貨物の移動が少なくなる正月三が日の安謝港は、運休中のたくさんの大型カーフェリーで溢れ返っている。

客船の写真を撮ることを趣味とする筆者にとっては、効率よくたくさんの船をカメラに収めることができるので嬉しい。

那 覇港と安謝港のちょうど中間のあたりに泊港があり、ここは本島周辺の離島航路の基地になっている。「とまりん」という愛称の巨大なターミナルビルの前から、久米島、粟国島、座間味島、渡嘉敷島などへのカーフェリーや高速旅客船が頻繁に出港していく。

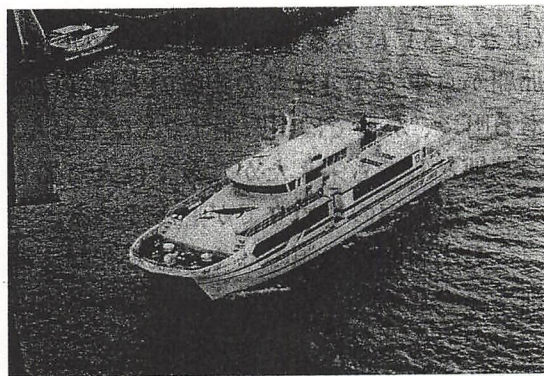
今回は、大阪の三保造船所で建造された最新鋭の双胴型高速旅客船「マリンライナーとかしき」に乗船して、渡嘉敷島まで片道35分の航海を楽しんだ。同船は、双胴間に設けられた水中翼で船体をかなり浮かせるタイプ的高速船で航海速度は34ノット。波の中での運動性能がよいのが自慢の船である。

三保造船所で、三保亮設計部長に同船の開発にかかわる話を伺ったことがあったので、泊港で出港間近の同船の姿を見て思わず乗ってしまった。

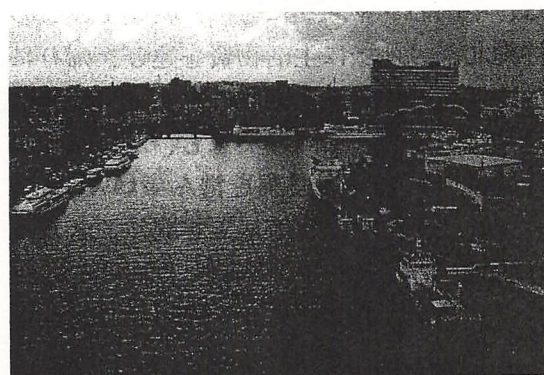
同船の上で、出港するまでの間、船長と機関長から話を伺った。波の中での運動性能はなかなかよく、特に縦波の中では運動が柔らかく乗客の評判も上々とのこと。これまでは在来型の旅客カーフェリーだけの運航で、航海時間も70分もかかっていたが、半分の35分に縮まったことも旅客には喜ば

れている。村の役人も、那覇への出張が日帰りでも可能となり、また島民も那覇の病院に日帰りで通院ができるようになった。ホエールウォッチング、ダイビングなどのマリトレジャーが人気となっており、島への観光客も増えているという。

ただ、昨年のニューヨークのテロ以来、沖縄の観光客が激減したうえに、台風で島内のインフラが大きなダメージを受けたことから、昨年の秋以来、乗船客数が低迷していることが悩みの種とのことであった。



マリンライナーとかしき



泊港全景

泊 港で、筆者がはじめて対面できた旅客船が南北大東島との間を結ぶ「だいと

う」。699総トンの貨客船で、いかにも離島航路船という生活臭溢れる船であった。1泊かけて405キロ余りを航海し、そのまま乗りつづけても泊港に帰ってくるのは4日目の朝である。一度は乗船してみたい船であるが、欠航することも少なくないようで、よほど時間に余裕のある時しか乗れない。

本島の東海岸から太平洋に突き出した半島の先端から、沖合いの津堅島へ小型カーフェリーと高速旅客船が就航している。彼女らにも、今回、初めて対面がなかった。カーフェリーは「ニューつけん」、高速旅客船は「第7つけん」である。運航は、勝連海運。港もターミナルもなかなか立派であった。

この他、本部半島にある運天港では、伊是名島、伊平屋島、古宇利島航路の離島航路のカーフェリー、本部港では伊江島航路のカーフェリーなどと再会を果たした。

今回、本島の各港を回って驚いたことは、

各港とも整備が進み、ターミナルも立派になっていることだ。船も新しい船が多く、また在来型カーフェリーと共に高速旅客船が多くの航路に就航している。確実に、沖縄本島周辺の離島航路では就航船の近代化が進んでいる。

正月の地元新聞によると、座間味島では鰹漁の衰退で減少していた人口が、マリンレジャー基地としての観光産業の立地に、高速船就航による利便性が相乗効果をもたらした結果増加し、最低の時期に比べて30%も増えていることを報道していた。近代的な船舶が、離島の過疎化に歯止めをかけた事例として注目される。

一方、離島苦に苦しむ島民の中には架橋を待ち望む声も大きいようだ。古宇利島には、現在、架橋が進められており、津堅島航路の乗り場付近にも架橋実現を訴える立て看板があった。船ファンの筆者には一寸さみしいことだが、島民にとっては切実なことなのであろう。

日本長距離フェリー協会

会 長	入 谷 泰 生
副 会 長	谷 口 征 三
副 会 長	小 林 二 郎
副 会 長	板 倉 康 祐
副 会 長	秋 永 陽 太 郎
理 事 長	日 野 西 光 温

〒100-0011 東京都千代田区内幸町2-1-1 飯野ビル620号室
電話 (03) 3501-0889