



〈連載(267)〉

津軽海峡を渡る新鋭フェリー 「大函丸」に乗船



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

「大函丸」と聞いても、知らない人も多
いかもしれない。しかし、北海道生まれの筆
者にとっては、特別な思いのある船名の一
つだ。

初代の「大函丸」は、1964年に就航した津
軽海峡を横断するカーフェリーのパイオニ
アだ。鉄道連絡船が牛耳る航路に登場した
最初の民間フェリーでもある。この「大函
丸」の名前を継ぐ新造フェリーが就航した
と聞いて、いてもたってもおられなくなり、
週末を利用して函館空港に飛んだ。

函館空港についてレンタカーを借り、ま
ずお決まりのコースとして函館山に登った。
この函館港の入口にそびえ立つ山は、学生
時代に青函連絡船で帰郷した時に最初に視
界に入ってくる北海道の山で、その姿が見
えると「故郷に帰って来た」という感慨が湧
いたものだ。テレビ塔やラジオアンテナが
並ぶ頂上は、函館市内を一望できる絶景地
で、夜になると100万ドルの夜景見物の観
光客が詰めかける観光スポットだ。

山のすぐ下にある造船所「函館ドック」の
旧建造ドックからはガントリークレーンは

撤去されていたが、係船中の津軽海峡フェ
リーの超高速カーフェリー「ナッチャン
World」の姿がみえた。同船は、毎年、夏
季の多客期だけの期間限定運航をしていた
が、燃料油の高騰から今年はその運航もな
くなくなった。世界的な原油価格の高騰によ
って、世界各地で多くの高速船が、運航コス
トの増加が原因で運航を中止している。な
んとも残念なことだ。



函館ドックの横に係船されている「ナッチャンRera」

函館山の山頂から、函館港に出入港する
すべての船が見え、その姿も300mm以上
の超望遠のレンズを使えば撮影できないこ
とはないが、一寸、鮮明さに欠ける写真と
なる。そこで、函館山の山麓の海岸線まで

降りて入港してくる「大函丸」の姿をキャッチすることとした。外人墓地の先の海岸線が、筆者の函館港でのシップウォッチの定位置になっている。

しばらくして、同船の独特の船影が見えてきた。船主は大間町で、東日本フェリーを継承した津軽海峡フェリーが運航し、建造は旅客カーフェリーの建造では定評のある瀬戸内海にある内海造船だ。ここでの写真撮影を終えて、津軽海峡フェリーのターミナルに向かった。

このフェリーターミナルは、超高速フェリー「ナッチャンRera」が就航した時に全面的に建て替えられ、かつての姿が想像できないくらいモダンな施設になっている。ここで、津軽海峡フェリーの方々にもお会いして、「大函丸」の大間航路の話や、幹線航路である津軽海峡航路についての話を聞いた。

14時に函館を出港する「大函丸」に乗船して、大間まで往復することにした。片道1時間半、大間での停泊が1時間という行程だ。

「大函丸」に乗船してみて、そのゆったりとした船内に驚いた。とくにハンデキャップ客に対応するバリアースペースは広々としており、これは自治体がオーナーだけに大災害時における対応にも配慮した結果とのこと。エコノミーには和室タイプの部屋や家族連れ専用スペースなどがあり、さらに高級なリクライニング椅子の上等級が2タイプあった。犬を連れた乗客用のドックスペースも完備されていた。

広い廊下に面した売店も品ぞろえが豊富だった。ここで、初代「大函丸」をはじめとする東日本フェリー、津軽海峡フェリーの

歴代船の絵葉書も売っていた。これは商船ファンにとっては嬉しいお土産だ。



船内売店で購入した初代「大函丸」の絵葉書。津軽海峡横断のカーフェリーのパイオニア。

船旅を楽しんでみてちょっと残念だったのは、船尾にあるオープンデッキスペースが意外に狭く、しかも煙突の後ろにあることだった。デッキはの手すりには「煤煙注意」の張り紙があった。船旅にとってオープンデッキで潮風にあたり、オゾンを一呼吸に吸い込み、海を眺めることは最大の楽しみだ。

それとせっきくの津軽海峡の航海を楽しむための前方に見えるラウンジがないことも少しだけ不満だった。ラウンジには最適な位置にある、ブリッジの直下の前方に窓のある部屋はエコノミークラスのカーペット敷きの部屋のため、乗客はみな寝転んで休んでおり、窓の外の景色を楽しんでいる人は皆無だった。函館に入港する時の眼前に迫る函館山の雄大な姿は必見だと思うのだが。

実は、この航路の実態は生活航路である。大間の町民にとって、同じ県内の県庁所在地の青森までは陸路で3時間近くかかるが、北海道の函館には船でわずか1時間半でいける。病院通いや買い物にも函館の方がは

るかに便利なのだ。一時は、既存船の老朽化に伴って航路の廃止という話まででたが、大間町の強い要望で、この新造船が完成したのだ。同船を運航する津軽海峡フェリーとしては、大間の「まぐろ」だけでなく、下北半島の観光地ともリンクをさせて、観光客の足としても同航路が定着して欲しいとのことだった。

同船の就航に合わせて、津軽海峡フェリーは大間港の利用岸壁の変更とターミナルビルの新築を行った。ターミナルビルの吹き抜けには、大きなまぐろのオブジェが吊り下げられていた。津軽海峡で吊れた最も大きなまぐろの原寸大のものだという。2階には、売店や喫茶コーナーも設けられて

おり、フェリーの発着に合わせたバスの運行もある。

このフェリー埠頭は防波堤の内側すぐのところであり、冬期などの荒天時の防波堤の越波や港内静穏性にまだ問題があるという。船の揺れで車の積み下ろしができなくなる事態になると、利用者の信頼性が悪化するのが心配だ。生活航路だからこそ、定時性と運航の信頼性が必要であろう。

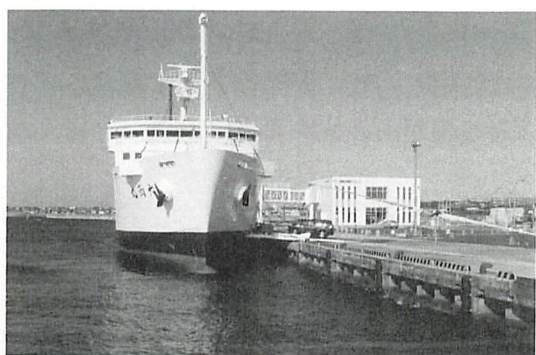
災害時の緊急対応としてフェリーが重要なことは、阪神での大地震および東北の津波被害で明らかになり、国としても民間フェリーの活用のための方策を打ち出している。船だけでなく、港のフェリー岸壁についても、災害の多い日本においては、社会インフラとしての整備が望まれる。



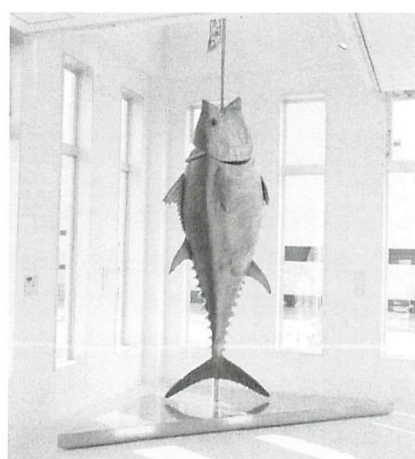
「大函丸」のインフォメーション兼売店



「大函丸」の公共ラウンジスペース。机の形は「まぐろ」



大間港に着岸する「大函丸」と新築のターミナルビル



ターミナルビルの吹き抜けに吊られたまぐろの巨大オブジェ



函館港に入港するため函館山麓の近くを北上する「大函丸」

Eメール質問箱

読者の皆様からの、ご質問・ご意見をインターネットで受け付け致します。

どんなことでも結構です。どしどしお寄せ下さい。

ご質問については、小社で出来得る限り回答致します。不明の点についても関係各方面に問い合わせ、ご期待に沿えるよう努力いたします。



ご意見には実名・匿名の区別をご指示下さい
アドレス kyoyu@sanynet.ne.jp