

〈 連載(319) 〉

## 隠岐航路の船旅



大阪経済法科大学・客員教授  
池田 良穂

鳥取と島根の県境にある境港(さかいみなと)は、島根半島によって外海から守られた天然の良港で、細長い境水道によって内陸の中海・宍道湖(しんじこ)と結ばれている。この水道の真ん中が鳥取と島根の県境で、境港の市街地は、同水道の南の鳥取県内に広がっている。境港は妖怪漫画「ゲゲゲの鬼太郎」の作者水木しげる氏の生地として有名で、「水木しげるロード」と名付けられた商店街には、鬼太郎をはじめ、水木漫画に登場するいろいろな妖怪のブロンズ像が177体も立ち並んでおり、一大観光スポットになっている。

境港の港は、両県で構成されている境港管理組合によって管理・運営が行われており、今年が創設60周年になる。鳥取県側の街の名前は「さかいみなと」と読むが、港の名称は同じ漢字だが「さかいこう」と読む。この境港管理組合が開いた祝賀会に呼ばれて、記念講演をする機会に恵まれた。

同港は、最近クルーズ客船の寄港数が急増しており、今年は40回余りの寄港があったという。さらに韓国・ロシアとの間を結ぶ国際フェリーDBSが発着しており、ま

た沖合にある隠岐の島との間を結ぶ航路には隠岐汽船のフェリーと高速船が就航しているため、客船ポートとしての存在感は高い。

貨物船物流では、韓国および中国航路のコンテナ船定期航路が開設され、そして地元企業の王子製紙へ木材チップを運ぶチップ船も頻繁に寄港している。

また、日本の本州の周りに張り巡らされているフェリー航路網が、山陰沖にだけないため、ミッシング・リンクともいわれており、それを解消すべくRORO船の誘致に力を入れているという。その一つの試みが、近海郵船のRORO貨物船のトライアル寄港であり、その採算性の社会実験が行われている。

さらに漁港としても有名で、街のレストランでは新鮮な魚を堪能することができるのも嬉しい。港には大小さまざまな漁船が繋がれており、訪れた日はズワイガニ漁の解禁日となっていて漁港も華やいでいた。

島根半島の沖合に浮かぶ隠岐諸島には、これまで何度かかけているが、この10年ほどはご無沙汰をしていた。

この隠岐諸島と本土を結ぶのが120年の歴史をもつ隠岐汽船である。この会社には特別の思い入れがある。それは、まだ学生時代の40数年前のことだが、大阪の古本屋で「隠岐航路史」という分厚い社史を見つけた。価格は7000円と値札にあった。当時は月3万円ほどで生活していた学生にとっては、とても高くてすぐには手がでなかった。

しかし、3ヶ月ほどたって、同古本屋を再び覗くと、まだ書棚にこの本があった。これは何かの巡りあわせと思い、思い切って購入。今でも筆者の書斎の棚に並んでいる。この本をベースに、雑誌に「隠岐航路史」という記事を書かせていただいたのは、たぶん筆者が執筆した雑誌記事の中では初期のものだったように思う。

その後、これをきっかけに隠岐汽船の方が新しい社史を作る際に相談に見えられたり、隠岐航路を所管していた島根県の担当者が同航路の将来構想を立案する際に相談に見えられたり、10年に1度くらいのペースでお付き合いをさせていただいていた。

さて、隠岐汽船の船の姿はなかなか美しい。1970年代まで就航していた貨客船「おきじ丸」と「しまじ丸」は流線型のスマートな、いかにも客船らしい船姿が魅力的だった。

1970年代から順次カーフェリー化され、その第1船の「くにが」も983総トンという小型カーフェリーだったが、よくまとまった船容で好きな船だった。その後、2000総トン級の「フェリーおき」、「フェリーおきじ」も就航した。そして、現在は、「フェリーくにが」(2代目、ただし「くにが」から数えると3代目)、「フェリーおき」(2代

目)、「フェリーしらしま」の3隻が就航している。本土側の港は、島根半島の日本海側に位置する七類港と、境港の2つである。

同航路でも高速船化が行われ、最初の単胴高速船に続いて、三菱下関造船所が建造した双胴型全没翼型水中翼船「レインボー」が就航した。全没翼型といえ、波の中でも揺れない究極の運動性能をもつ船として脚光を浴び、ボーイング製のジェットフォイルが日本の各地にも導入されたが、ガスタービンエンジンで燃費が悪く、メンテナンスコストも高く、さらに大型化も難しい船種だった。そこに風穴をあけるべく三菱重工が、双胴型でディーゼル機関として、大型化も可能にしたユニークな全没翼型水中翼船を開発して、その第1船が「レインボー」だった。1993年に就航したが、その導入効果は目覚ましく、旅客数は激増して、第2船も建造されて就航した。この頃に、何度か隠岐に足を延ばした。

その後も何度か、境港や隠岐を訪れてはいたものの、ゆっくりと隠岐の島々をめぐるのは2009年以後のことであった。

さて約10年ぶりの隠岐航路の船は、カーフェリー群は同じ顔ぶれだったが、高速船はジェットフォイルに変わっており、隻数も1隻に減っていた。訪れた時は冬ダイヤだったので、境港航路便はカーフェリーが毎日1便だけで、境港の町から境水道を渡って島根半島の山を越えたところにある七類の港からは、毎日、カーフェリーが2便と、ジェットフォイルの1便が運航されていた。

当日は、大阪空港からJAL便の1便で出雲空港に降り立ち、レンタカーで七類港に向かった。約50分のドライブで到着。港の広い駐車場は、隠岐に行く人の車で一杯な状態で、駐車スペースを探すのに手間取るほどだった。9時発の第1便「フェリーおき」がちょうど出港するところだった。

隠岐諸島は、本土側にある3つの島からなる島前とうぜんと、その沖合にある島後島とうごしまの総称で、隠岐の島という島はないと言われていたが、島後島は「隠岐の島町」という行政区になっている。第1便は、先に島後島の西郷港に直行した後、島前の3つの島の港に寄って、夕刻に七類に戻る。一方、第2便の「フェリーくにが」は9時半に七類をでて、第1便とは反対に島前の3島を回ってから道後島に寄って、夕刻に七類港に戻る。島へ行く料金は一律で、2等で2920円だった。

七類9時半発の「フェリーくにが」に乗船した。船内に掲げる説明には平成11年の三菱重工の建造とあったので、船齢19年のベテラン船だ。2等の大部屋以外に、2等寝台から、個室の特等から特別室まで多彩な客室が用意されている。遠い島後島の西郷港まででも2時間半ほどの航海時間なので、これだけの個室が必要なのかは疑問だが、利用ニーズはあるのだろう。

軽食を提供できるレストランスペースもあったが、営業はされておらず、2等椅子席として開放されていたので、シッフウォッチングを楽しみたい筆者には嬉しいスペースだった。その船尾側のオープンデッキには木製の椅子が並んでおり、天気良かったせいか、結構な数の乗客がここで海風にあたりながらの船旅を楽しんでいた。

隠岐諸島の船旅のハイライトは、島前の3つの島で囲まれる静かで美しい水域を航海する1時間余りの航海だ。その間、知夫里島の来居港、西ノ島の別府港、そして中ノ島の菱浦港に寄港する。1便は菱浦港で2時間余り停泊し、2便は西郷港で1時間余り停泊する。どちらかの港で、停泊中に美味しい島の料理を楽しめば、素晴らしいワンデイクルーズが楽しめる。

「フェリーくにが」に乗船してから、時刻表をよくみてみると、島前の別府港か菱浦港で下船して、1便の「フェリーおき」に乗り換えて戻ると、2隻の違う船に乗れるし、島で2～3時間滞在することができることがわかった。さらに島前の3つの島をつなぐ内航船「フェリーどうご」や「いそかぜ」に乗船することもできる。

そこで、菱浦港で「フェリーくにが」を下りて、乗り換えることにした。下船後しばらくすると、第1便の「フェリーおき」が入港してきた。ここで同船は2時間停泊する。

港の近くの隠岐牛専門店でも、美味しい焼肉に舌鼓をうつことができた。帰宅してからインターネットで調べると、地産の魚、イカ料理、サザエや岩ガキ料理も有名とか。島のレストランとタイアップして、多彩な料理をセットにしたワンデイクルーズチケットがあれば人気が出そうである。

話は変わるが、3月にイスタンブールに学会で出かけたときに、同じようなワンデイクルーズを2回楽しんだ。1回はボスポラス海峡クルーズで、船はイスタンブールからボスポラス海峡を北上して、黒海の近くの村まで行って2時間停泊。乗客は村の

中を散策したり、海岸線の魚介類料理店で昼食を楽しんだりした後、再び同じ船でイスタンブールに戻る。

もう1回は、同じくイスタンブール発着のプリンシィズ諸島への定期フェリーでのワンデイクルーズ。2時間ほどの船旅で島に着くと、港の周辺には魚介料理店が立ち並び、必死の呼び込みが賑やかだった。イスラムの国だが、ほとんどのレストランではワインが飲めるので、魚介類料理がさらに美味しくなる。この2つのクルーズともに、利用者は地元のトルコ人がほとんどだった。日本でも、こんなフェリーによる日帰りツアーが定着すれば、離島の活性化に多少は寄与できるかもしれない。ちなみに乗船したいずれの船もほぼ満船状態だった。

さて、隠岐航路の船旅の話題に戻ろう。菱浦港の隠岐牛レストランを出た後、小型フェリー「フェリーどうぜん」で西ノ島の別府港まで15分の船旅を楽しみ、ここで「フェリーおき」の入港を待つことにした。普通、乗船すると、その船の航走するダイナミックな外観写真をとることができないが、隠岐航路では、途中で下船して船を変えることで、乗船した船の外観写真が撮影できるのが嬉しい。入港する姿をカメラに収めた後、「フェリーおき」に乗船。15時45分に別府港を出港した同船は、七類港まで直行で、17時55分に到着した。途中で日没を迎えたが、素晴らしい夕焼け空をみるのができたことも船旅の最後に相応しかった。



かつて隠岐航路に就航した双胴型全没翼型水中翼船「レインボー」。

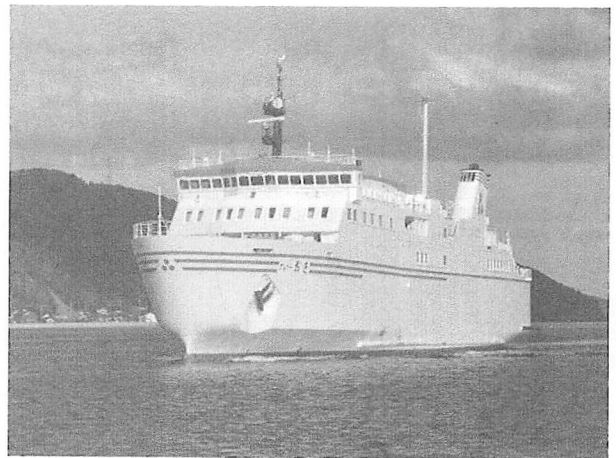




現在就航中の高速船は、ジェットフォイルの「レインボージェット」。



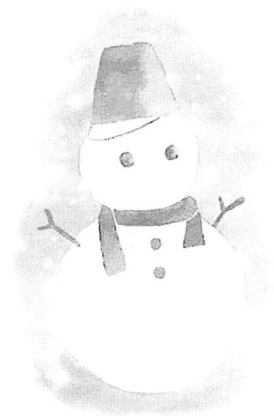
往航に乗船した「フェリーくにが」を菱浦港で降りて、出航していくのを見送った。



別府港で「フェリーおき」に乗船して、七類港に戻った。



島前内の小型カーフェリー「フェリーどうぜん」。  
筆者の先輩事務所の設計の一隻。



# 月刊 共有船

鉄道・運輸機構共有  
貨物船・旅客船

(一社)船舶整備共有船主協会機関誌

<鉄道・運輸機構>  
 ■平成30年度「内航船舶技術支援セミナー」各地で開催  
 「鉄道・運輸機構の技術支援の概況」  
 「A重油専焼船の普及」  
 「SOx規制への対応について」  
 ◇内航船におけるスクラバー設置の試設計(JRTT)

<船整協>  
 ■平成30年度「機構業務相談室事務局長会議」開催

紹介 コンテナ船「ゆうあ」竣工

<国交省海事局>  
 ■第1回「船用燃料油の性状に関する協議会」開催結果  
 ■海事局に「海事イノベーション戦略推進本部」設置  
 ■「登録船舶管理事業者」を新たに3者登録  
 ■SESの未来に向けて⑧  
 学習船「うみのこ」の性能評価(その2)

◇IMO 海洋環境保護委員会73回会合開催結果  
 (日船工)

◇2019年 FS(可能性調査)事業の募集について  
 ◇金利の改定 ◇建造等申請 認定状況



運航/鈴与海運株式会社  
 建造/本田重工業株式会社

船主/松島輸送船株式会社  
 熊本県上天草市松島町合津4276-747  
 TEL 0969-28-3477  
 FAX 0969-28-3488