



〈連載(324)〉

日本各地に高速旅客船の姿を追う



大阪経済法科大学・客員教授
池田 良穂

来る6月18日に開催予定の「高速船フォーラム」に合わせて、日本の高速旅客船の姿を網羅的に紹介した本の出版をするべく編集作業をしている。残念ながら、日本にはこの種のレファレンス本が少なく、日本国内で活躍する高速旅客船の全容を知ることにはなかなか難しい。欧州では、この種の船の本がたくさん発行されており、筆者の書庫にも毎年のように新しい版が増えてきて棚があふれそうだが、日本船については皆無で寂しい思いをしてきた。そこで、第2の人生にも入ったので、こうした本の出版にも力を入れることとした。

5月に入って編集作業も最終盤に入ったが、全国で300隻近くが活躍中で、彼女たちの写真が全部はなかなか揃わない。その穴を埋めるため、5月に入って、時間をみつけては全国を飛び回っている。

まずゴールデンウィークの中、3泊4日の旅程で山口県と広島県の港を巡った。最初に訪れたのは、この4月に新造の高速旅客船が就航した萩港。ここからは日本海に浮かぶ3つの島、見島、大島、相島に萩海運の3隻の貨客船が毎日通っている。この

うち、最も遠い見島への航路には、航海速度23ノットの新鋭高速貨客船が就航している。船名は「ゆりや」。三菱造船下関で建造されたアルミ合金船で、船尾にRORO荷役のできる貨物艙が設置されている。萩港の防波堤上で、超望遠レンズをつけて入港する姿を待った。ほぼ真正面から全速で迫ってくる船姿はなかなか迫力があってファイナダーを覗きながら感動してしまった。



萩海運の大型高速旅客船「ゆりや」

萩での撮影を終えてから、山口県の瀬戸内海側の徳山港に向かった。大津島へ通う高速旅客船「鼓波Ⅱ」の写真をとるためである。午後の到着になるため光線状況からすると出港時の撮影がよさそうなので、同船の出港時間に合わせて防波堤の上で待機し

た。やがて同船が静かに出港した。こうして1日目は、萩港と徳山港で2隻の高速旅客船の撮影を終えることができた。



大津島航路の「鼓海Ⅱ」。



広島市の中心にある原爆ドームと宮島を結ぶ高速旅客船「さくら」

2日目は広島だった。撮影場所は、港ではなく河川。広島の原爆ドーム付近の栈橋から、厳島神社のある宮島を結ぶ高速船が運航されていることは知ってはいたが、今まで乗船する機会はなかった。この航路には、アクアネット広島により6隻の高速旅客船が運航されている。2つの世界遺産を結ぶ観光航路で、航海時間は45分。川の中は比較的低速で、そして広島湾にでると20ノットの全速で航走するという。ちょうどゴールデンウィークの真ただ中だったので、臨時便も多く設定されており、9時の

運航開始から2時間ほどで6隻全船の姿をカメラに収めることができた。本川にかかる橋の上からの撮影だったので、全速航海ではないものの、なかなか迫力のある写真となった。河川用の平たい船体形状なので、波のある時の耐航性が専門家としては興味がつゆる。

次の宿泊地である尾道への道中に、竹原港と忠海港に寄った。まず竹原港では、沖合の契島に行く高速旅客船「ちぎり」と、大崎上島に行く高速船「かがやき2号」の写真を、港の入口の防波堤の上から撮影することができた。



竹原港を出港する高速旅客船「ちぎり」。

次の忠海港では、大久野島へ行く旅客船を撮影することができた。高速旅客船には入らないが、港の乗り場には、連休中とあって大勢の観光客が乗船のための長い列を作っており、なんと3時間待ちとのこと。かつての毒ガス製造の島が、今では700羽もいるうさぎで有名となり、観光客であふれている。離島航路の活性化成功事例に入る航路だ。

三原に近い津波港は、生口島の沢港に行く小型フェリーの基地だが、この日は大久野島への高速旅客船も運航されていた。

撮影旅行の最終日は、尾道周辺で高速旅客船を追った。しまなみ海道があるので、点在する島々が道路で結ばれているが、それでもまだまだたくさんの高速旅客船が住民と観光客の足として活躍している。まず因島の土生港では、美しい瀬戸を白い高速旅客船が通過する様子が素晴らしかった。



土生港近くの瀬戸を航行する高速旅客船「しんこう」。



しまなみ海道のサイクリングを楽しむ人を運ぶ「サイクルシップ ラズリ」。DMOが建造して民間船会社が運航する新しいスキームで誕生した新鋭船だ。

また生口島の沢港では、新しいサイクリストのために自転車も一緒に運ぶ高速船「サイクルシップ ラズリ」と出会うことができた。この船は、広島銀行等が出資する「せとうちDMO」が建造して、民間海運会社が運航するという新しいスキームで誕生した。上下分割方式の新しいアプローチで、今後、各地の観光航路で取り入れられ

ていくと、新しい高速船の発展の可能性が広がるように思う。

ゴールデンウィークが明けて、飛行機のチケットの価格も安くなったので、高速旅客船の写真が欠落している青森と長崎に飛んだ。

青森については、下北半島で活躍する高速旅客船がターゲットだ。天気予報で晴れの日程を選んで2泊3日の撮影旅行をした。しかし、天気はよかったのだが、風が結構きつく、青森についてみると、高速旅客船「ポーラスター」をはじめとする下北の高速旅客船は欠航とのこと。全速力で走行する姿を写真に収めたいと思っていただけにかっかりしてしまっただが、本の完成のためには停泊中の姿だけでもカメラに収めることとした。青森でレンタカーを借りて、陸路、下北半島を目指した。下北半島の西岸にはいくつかの集落が点在する。北から大間、佐井、牛滝、そして脇ノ沢。青森市から佐井村まで陸路だと4時間余り。青森市と集落を結ぶシィラインの高速旅客船は、1時間余りの航海時間なので住民にとっては欠かせない足となっている。社名の「シィ」は、「SII」を日本語読みしたもので、Shimokita Isolated Islandの頭文字とのこと。直訳すると「下北離島」で、一部の集落が冬季には陸路が閉ざされるために離島航路扱いになっているためだという。

佐井、牛滝、脇ノ沢の3つの港からは、景勝地「仏ヶ浦」への観光航路にたくさんの高速旅客船が就航している。この旅客船の撮影も、この旅の主要目的だった。前述したように、残念ながら、彼女たちが下北の海を疾走する姿はカメラに収めることができなかったが、港にたたずむ姿も悪くなかった。



青森市と下北半島の集落を結ぶ「ポーラースター」。
脇ノ沢港での撮影。



佐井港にたたずむ高速観光船「ニューしもきた」姉妹。
仏ヶ浦への観光航路に就航している。

今回紹介する撮影旅行の最後は長崎空港だ。長崎には何度もいっているが、市内までバスで移動するか、レンタカーを利用するのがほとんどで、空港からのアクセス船を利用したことはなかった。したがって、安田産業汽船が運航する空港アクセスの高速旅客船群の写真はほとんど撮影していなかった。そこで、大阪発の第1便で長崎空港に飛び、最終日で戻るとんぼ返りの撮影旅行を敢行した。

空港とアクセス船乗り場は長い通路で結ばれており、その途中の窓から出入りする船の撮影ができることがわかった。アクセス船は、長崎市内の時津港へ25分、そして

ハウステンボスまで50分の航海時間である。長崎空港での待機の途中に、時津港に停泊する高速旅客船を撮影するために、「エアポートライナー8」に乗船して時津港に往復したが、後の時間は空港のアクセス船ターミナルの周辺でひたすら出入りする船を待った。



長崎空港を出港してハウステンボスと時津港に向かう高速旅客船。



長崎空港のアクセス船乗り場。後ろに滑走路が広がっている。

こうして、ほぼ出来上がったジグソーパズルの欠けたピースを埋めるように、高速旅客船を追い求めて撮影旅行を繰り返している。6月18日には「日本の旅客船(1)高速旅客船」として発行の予定なので、ご期待いただきたい。