



〈 連載(341) 〉

桜島と客船



大阪経済法科大学・客員教授
池田 良穂

最初に鹿児島への港に出かけたのは、まだ、学生時代で、錦江湾の中にはたくさんの小型内航船が就航しており、奄美・沖縄航路にも1000～2000総トンの貨客船が就航していた。港の近くの安宿に泊まり、毎朝、新港入口の防波堤の上で入港する内航客船を待ち構えていた。もう半世紀も前のことである。

以来、たびたび、鹿児島を訪れるようになった。大阪から鹿児島まで大型フェリー「さんふらわあ8」と「さんふらわあ11」が就航してからは、もっぱらフェリーで行くことが多かったが、大学に勤めてからは、時間節約のために飛行機で往復することも多くなった。

そして定年退職をして時間に余裕もできてきた今、再びフェリーで出かけることが増えて、ほぼ毎年のように鹿児島へのフェリーの旅を楽しんでいる。かつては大隅半島を回って鹿児島の工業港である谷山に着岸していたが、今は、大隅半島の付根の太平洋岸にある志布志港に入港して、ここからは陸路で鹿児島に入ることとなる。これによりリードタイムは大幅に減り、鹿児島

への到着時間が早くなったが、桜島が浮かぶ錦江湾の素晴らしい航海が楽しめなくなったのには若干の寂しさも感じる。

1976年に、船仲間とつくった同好会である日本内航客船史料編纂会で、当時活躍する内航客船を網羅的に紹介した「日本の旅客船」を編纂して出版したが、その表紙を飾ったのは、桜島をバックに入港する屋久島航路のカーフェリー「第二屋久島」の姿だった。その写真では、桜島からは高く噴煙が上がっており、今でも年に十数回は大きな噴火があるという。このような桜島をバックにした「船」の写真が撮りたいというのが、鹿児島旅行に出かける主な動機になっているように思う。雄大な桜島はいつも変わらないが、一方、船は次々と世代交代を重ねる。したがって、筆者の鹿児島旅行は終わりがいいこととなる。

この1月に、JMU建造の新鋭フェリー「さんふらわあきりしま」で鹿児島を往復した。この船は効率のよい2重反転プロペラを採用した省エネフェリーである。大阪南

港を18時前に出港して、友が島水道を抜けて、四国沖の太平洋を走って志布志には9時前に到着した。コロナ禍のもとで政府の2度目の緊急事態宣言が出されて、低迷する観光業界のカンフル剤としてのGO TO トラベルの割引も中止となっていたため乗客数は少なく、船内は閑散としていた。行きも帰りも冬の強風が吹き荒れ、船首で上がった水しぶきが最上階にあるキャビンの窓を洗う航海だったが、意外に船の揺れはあまり感じなかった。なかなか耐航性能はよい船のようだ。



さんふらわあきりしまの3層吹き抜けのロビー

さて、今回の鹿児島での宿泊は、錦江湾と桜島が真正面に見える城山ホテル鹿児島に2連泊とした。このホテルは、西郷隆盛が西南戦争の最後に立てこもった城山の上に立ち、最近経営者がかわってホテル名は変わったが、サービスの質はキープされている。特に、温泉の露天風呂から見る桜島の姿が素晴らしい。しかし雄大な景色の写真は撮れるのだが、肝心の「船」は点描と化してしまう。

そこで、毎朝8時にはホテルを出て、新港入口の白灯台の付近でシップウォッチングを楽しんだ。午前中、ここから見る桜島は半逆光なので、あまり奇麗なバックにはならないが、鹿児島本港から屋久島に向けて出港する「フェリー屋久島2」、そして追いかけるように種子島に向かう「プリンセスわかさ」が目の前を通過していく。続いて奄美・沖縄から1晩かけて北上してきて入港する大型RORO客船が入港する。同航路はマリックスラインとマルエーフェリーの共同配船で、4隻が日替わりで就航しており、毎日、入港船が変わる。初日は「クイーンコーラル・プラス」、2日目は「フェリー波之上」だった。

また、奄美諸島航路のRORO貨客船「フェリーあまみ」と「フェリーきかい」の入港もあるが、こちらは週2～3便なので港に停泊していることが多く、入港シーンに遭遇できるかは曜日次第ということになる。十島村の村営船「フェリーとしま」も同様である。この他、種子島、屋久島航路のジェットfoilもやってくるし、三島村の村営フェリー「フェリーみしま」の出港も見ることができた。

実は、今回の鹿児島旅行の主目的は、この内海造船で建造された新鋭船にあり、午後の入港シーンを、桜島をバックにして撮影することにあっただのだが、連日の強風で欠航が続き、変則的に朝に出港して、夜に帰港することとなった。従って、桜島をバックにした入港シーンの撮影はできなかったが、これは次回のお楽しみということになった。



ホテルから見た雄大な桜島



鹿児島本港を出港する三島村営船「フェリーみしま」



毎朝 8 時半に鹿児島本港を出港して屋久島に向かう「フェリー屋久島 2」



続いて種子島に向かう「プリンセスわかさ」が出港していった。



本港を出た「プリンセスわかさ」と、奄美大島から到着する「クイーンコーラル・プラス」が桜島の前でクロスした。



マルエーフェリーの「フェリー波之上」の入港シーン。

新港での撮影がひととおり終わると、次に桜島フェリーの乗場に向かう。日本のカーフェリー発祥の地の1つでもある伝統ある桜島フェリーは、市町村合併の結果、桜島村営から鹿児島市営に変わった。今は5隻の両頭カーフェリーが就航しており、そのうち新しい2隻は、次世代内航船研究開発プロジェクトで開発された2重反転式CRPポッド推進器を搭載した電気推進船である。ポッド推進器は、ナカシマプロペラで開発された国産品とのこと。わずか10分余りの短い航路であるが、11時20分鹿児島発の便は、錦江湾を50分で周遊して桜島に上陸する「よりみちクルーズ」となって

おり、観光需要の発掘にも余念がない。夏には納涼船なども行っているようだ。同フェリーの船内最前列の席に座って見る、迫りくる桜島の姿は、まさに迫力満点である。桜島港の近くには、まぐま温泉があり、この茶褐色の独特の温泉に浸かるのも欠かせない。

鹿児島市内の鴨池港からは、いわさきコーポレーション社の3隻のフェリーが、大隅半島の垂水港との間を結んでいる。航海時間は約40分で、ほぼ30分おきの出航。桜

島の南側を航行するので、鹿児島市内から見る桜島とは違った山容を楽しむことができる。

このように船三昧、温泉三昧の鹿児島旅行はあっという間に終わる。よし、来年も来よう。その時にはマリックスラインの新造船に会うことができるはず。できれば、乗船して、奄美諸島のアイランドホッピングも楽しみたいと思う。こうして、筆者の鹿児島旅行はエンドレスに続くことになりそうだ。



桜島フェリーの5隻の船隊の中の最新鋭船「第2桜島丸」。国産の2重反転電動ポッド推進器を搭載している。