

# 豊後水道行ったり来たり

会員 福富 廉

2023年になっても全国旅行支援（旅行割）が継続される（新たに4月以降も延長とか）ということで、またまた九州経由で関西へ行くことにした。主な目的は、僚船のドック入り時だけ関門海峡を昼間に通過する松山小倉フェリーと新造船「さんふらわあ くない」への乗船だが、合わせて豊後水道周辺の船と港を体験してきた。さらに蛇足ながら、明石海峡のシップウォッチングを加えてレポートしたい。

## 1. 東京九州フェリー「すいせん」

往きはまたまた横須賀から新門司へ。何度か乗っているといつも出会う船や景色のことが気になってくる。横須賀から浦賀水道に航路インする時、八丈島航路の東海汽船と必ずミートする。今回は珍しく「さるびあ丸」、右転してすぐその後ろにつき、航路アウトした後、左右に分かれていった。

一方、朝起きると、この日のオーシャンフェリー「フェリーどうご」は、はるか前方に点で見えない。お楽しみの僚船との反航は、相手船がはじめ真正面に見えていたのが、みるみる右にそれて行って、これまでで一番離れていて汽笛の交換も無かった。ちょっと残念だったが、よく見たら、会合地点付近で2隻の漁船が操業していた。ただし、その少し後、ONEの大型コンテナ船「ONE HENRY HUDSON」と至近距離で反航したのはうれしかった。

海上のもやで視界は今一つだったが、足摺岬から豊後水道の景色は相変わらず素晴らしい。Marine Traffic を見ていたら大分の佐伯湾に客船がいる。何かと思えば、台湾のフェリー「NEW TAIMA（新臺馬）」だった。どうやら、かの地の三浦造船での新造船で、台湾・基隆へのデリバリー航海の始まりのようだった。あと30分違えば、その姿を見れたかもしれないが、いつかは乗りに行ってみたい。春のこの季節、日没時は水の子灯台を過ぎた佐多岬の手前、姫島沖では新門司発のフェリーが次々と反航していった。



反航する「すずらん」



反航する ONE の「ONE HENRY HUDSON」

## 2. 松山小倉フェリー「フェリーくるしま」

翌日は下関の港を散策した。韓国航路の「はまゆう」や三菱重工下関で完成間近の「さんふらわあ むらさき」等を見て回る。彦島との間の下関漁港付近は巡視船や捕鯨船等色々な船がいて楽しい。間にある関門も初めて知ったが、島の周りで干満差がそんなにあるのだろうかと思った。

お目当ての「フェリーくるしま」は小倉浅野港を13時20分に出港。関門海峡の東航は初めてなのでワクワクする。関門海峡では造船所や両岸の港見物の他、前から西航する船が次々と来て順光なので撮影に忙しく、橋をくぐった後で同航する中型コンテナ船を2隻至近距離で追い越して先ごろ陸から訪れたことのある部埼灯台の前に出て周防灘に入った。その間、たった40分位、忙しかったなあというのがその時の思いだった。



完成間近の「さんふらわあ むらさき」

「フェリーくるしま」は予想通り古い船。その多くが2等和室で、コロナ禍のせいか、少ない乗客がバラバラと離れている。間を置かずに敷かれた厚めのマットレスと布団が他とちょっと違って見えた。外が見えないので、私はほとんどを左舷の休憩室で過ごした。

船は、その後、あまり視界の良くない周防灘から船の輻輳する姫島沖を通過して山口県上関町の八島沖まで南下し、そこで日没を迎えて北上して松山観光港に向かった。松山付近では最近できたフェリーらしきが次々と見えていたが、そのうちまた来ようと思った。



小倉浅野港の「フェリーくるしま」



関門海峡の出口付近にて  
STAR RANGER (左) と CONSILIA

### 3. 宇和島港周辺

以前、池田事務局長のコラム（学会ニュース2021-014（0413）【宇和海の船旅】）を見て、盛運汽船の「しらさぎ」に早く乗りたいと思いここに来た。ここでは3隻の所属船が“ぐるりうわ海”と称して生活航路での周遊クルーズを実施している。この「しらさぎ」、普通船で唯一デッキに出ることができ、津々浦々の港を見ているといい気分である。一番遠い日振島まで片道1,420円のところ、途中下船しない周遊料金は1,500円で約半額、土日祝は便が無いのでちょっと注意が必要である。



宇和島城天守閣から宇和島新内港を見る 写真の手前左から「しおかぜ」「ゆきかぜ」「あさかぜ」「しらさぎ」奥は、巡視艇「おいつかぜ」（手前）と「たかつき」

翌早朝、今度は昨年就航した新鋭高速船「ゆきかぜ」に乗船。この航路は手前の嘉島、

戸島を回る船だが、「しらさぎ」の立ち寄らない矢ヶ浜、大島、蔦淵（こもぶち）という 3 港に寄る他、何と言っても半島をショートカットする細木運河を通るのが目玉である。細木運河は昭和 36 年完成、幅 20m、延長 190m、深さ 3m で、日本一狭い運河？とも言われているそう（私の調べたところでは、隠岐・西ノ島の船引運河、幅 12m の方が狭そうだが（学会ニュース 2022-084（0822）【 隠岐のレポート 】参照）。なお、この船と僚船「しおかぜ」の両高速船は宇和島港入口の九島の南側にある九島大橋の下を通り、普通船「しらさぎ」は北側の違う航路を通るため、その違いも興味深かった。



細木運河南側（船の右舷から）



盛運汽船の普通船「しらさぎ」 船尾に貨物を積む



高速艇「ゆきかぜ」



九島大橋の下を通る双胴高速艇「しおかぜ」



予備船？ 高速艇「あさかぜ」

#### 4. 豊後水道横断

宇和島の後は八幡浜経由で国道九四フェリーに乗るつもりだったが、1 日 3 便しかない松山発八幡浜経由三崎行きのバスがかなりの遅れで時間的なロスが出るのがわかり、断念して宇和島運輸の「あけぼの丸」で対岸の臼杵に行った。当日はもやで視界がほぼ効かなく、どっちみち面白味は無かったと思うが、「あけぼの丸」のソファ席は快適で、反航船がシルエットのように進んでくるのを眺めていた。

それで、次の日は再度「あけぼの丸」で八幡浜へ。昨日と今日がちょうど土日で平日ダイヤと異なって違う船に乗りようがなかった。他の航路でもそうなのだが、宇和島運輸とオレンジ九四

フェリーは臼杵港で同一岸壁を使用（臼杵港では新しいフェリー岸壁が造られていたが、別々になるのか、ただ移設するのか、どうなのだろう）するが、ダイヤ案内等、対外的には別々なので、こうした場合、どれに乗船するかを一目で認識するのは難しい。

八幡浜港では「たいゆう8」「ニューたいゆう」の写真を撮ったりしながら約2時間を過ごした後、別府行きの「あかつき丸」に乗船。長さが少し違うものの「あけぼの丸」とはよく似ていた。元々、時間の関係で「れいめい丸」に乗れないのは残念だったが、反航する「れいめい丸」のファンネルが少し無骨に見えた。この別府航路は臼杵航路より佐多岬半島寄りを通り、大分側では佐賀関寄りを通るので、昨日よりややいい視界の中の景色は興味深い。大分市近くになると、工場群や南日本造船のガントリークレーン、さんふらわあ等々も見えてきてなかなか楽しい。

別府港では、これが見納めかもの「さんふらわあ こぼると」を撮影した後、2000年に「スーパースター トーラス」で来て以来だったので、かつては華やかだったであろう宇和島運輸のターミナルやオリアナの遺構がそのままなのが興味深かった。



宇和島運輸 八幡浜～臼杵航路「あけぼの丸」臼杵港



同左「おおいた」



宇和島運輸 八幡浜～別府航路「れいめい丸」



同左「あかつき丸」 八幡浜港



オレンジフェリー 八幡浜～臼杵航路「おれんじ九州」  
八幡浜港



同左「おれんじ四国」 八幡浜港



田中輸送有限会社 八幡浜～大島航路「たいゆう 8」(2022年8月就航) 後ろの段々畑がきれい



(上) 旧船「たいゆう 2」のプロペラ  
2004年～2022年4月の間、就航  
(左) 予備船「ニューたいゆう」

## 5. 「さんふらわあ くれない」

翌日は「さんふらわあ ごーど」の船尾形状がすごいなあ、なんて見ながら、西大分の大分港付近を散策。フェリーの見える“かんたん港園”付近は、おしゃれな雰囲気を感じた。



「さんふらわあ こぼると」 別府港



「さんふらわあ ごーど」 大分港

別府港に行くと「さんふらわあ くれない」は昨日「さんふらわあ こぼると」が停泊していたターミナルでは無く、少し北側の新ターミナルに泊まっていた。別府駅から歩いて行って、今までのターミナルに着いてやれやれと思ったら、まだ先で疲れた。そのおかげで、旅行割手続きのため 90 分前までに来るようにとのことだったので、少し遅れてしまい、ターミナルはすでに長蛇の列だった。

乗船して、まず感心したのは3層吹き抜けのアトリウムの大きさ。まるでクルーズ船のようでプロジェクトマッピングと共に素晴らしいと思ったが、細かい模様の和風？デザインの皆さんの評価はどうだろうか。「むらさき」が同じかどうか興味深いところではある。一方、デッキに出てみると、船尾の様子が今までの船とは全く違う。ちょっと化学プラント工場のようなところが、まあ仕方ないのだろうなとは思った。

今回は1人旅なので、プライベートシングルを利用。この船のプライベートベッド席は東京九州フェリー等の2人向かい合わせ（うまく席を選べば個室ライクになる）では無く4人向かい合わせなので、最低でもこちらを利用したい。「さんふらわあ さつま」でのこの部屋は、トイレや浴場がアトリウムの向こうで少し不便に感じたが、こちらは近くて助かった。

船は日没後の別府港を出港。外の夜景は神戸港よりもいいのではないかと、くらいに思った。船内を回っていたら、既報のように池田事務局長に遭遇。直接、船談議ができて楽しかった。

夜は晴天で星がきれいだった。23時頃、来島海峡に入る。今航は世界的に珍しいと言われる左側通行で、船が大きく傾きながらジグザクと進む中、緑灯の西航船が次々と通っていて、やはり昼間通ってみたいなと思った。

朝は起きたらもう神戸沖も通過して入港直前。早くて朝食をとることもできないのが残念である。港では、楽しみにしていた“さんふらわあミュージアム”を見、後から入港してきた「さんふらわあ さつま」との2ショットを撮って明石に向かった。



## 6. 明石海峡横断と高砂

晴天の中、明石から対岸の岩屋まで「まりんふらわあ2」と「まりん・あわじ」で往復した。行き帰りとも RORO 船のすぐ船尾を通ったり、通過する「新鑑真」を撮ったりで、シップウォッチングを楽しんだ（次頁）。

その後は、最近、「帆神」という小説で知った、北前船の海商として名を成し、北前船の効率向上に画期的な役割を果たした帆布・松右衛門帆を開発し、函館にドックを造ったり鞆の浦の港を改修したりした高砂の工楽松右衛門の旧邸宅や湊の遺構などを見て回った。



(左) 工楽松右衛門旧宅の舟板塀  
(右) 工楽松右衛門の作った船の資料  
石釣船、石積船、土砂積船等  
発想が興味深い



「まりんふらわあ2」



「まりん・あわじ」



「レットスター2」



「ジェノバ I」



「咸臨丸」



「XIN JIAN ZHEU (新鑑真)」



「まりん・あわじ」の直前を通過した大王海運「第五はる丸」