

オーストラリア南部の船と港

会員 福富 廉

コロナ前、メルボルン発着でタスマニアとカンガルー島を巡るP&O オーストラリアのクルーズを計画していた。3 オーストラリアドル（約 285 円）の手付金は何度も延長されて、その間に船も変わったが、ようやく欧米のクルーズが盛んに動くようになり、2022 年半ばに 15% ほどの 2 回目のデポジットを払うことが必要な時期となった。この時点でどうしようか迷ったが、クルーズ料金は跳ね上がった上に、まだまだ我が国ではコロナの方向も定まらず、それと元々タスマニア・フェリーにも乗ってみたかったので、結局、決断は秋まで待って、今回はフェリーをメインにタスマニア南端のホバートからメルボルン、アデレードと回ってきたのでそれをレポートしたい。

1. タスマニア・フェリー

(1) フェリーの概要

タスマニア・フェリーは、昨年 10 月まではオーストラリア第 2 の都市メルボルンと、そして、今はメルボルンの南西約 60km のところにあるジーロンと、そして、ハート型をしたタスマニア島の窪んだ部分に位置するデボンポートとの間のバス海峡を約 10 時間で結ぶ航路に「Spirit of Tasmania I」と「Spirit of Tasmania II」の 2 隻の大型フェリーが就航している。途中、南緯 40 度線を横断するが、一般にロワリング・フォーティーズ（吠える 40 度線）と言う言葉がある程であり、毎年正月前後に行われるシドニー～ホバート・ヨットレースは過酷なレースの一つとして有名である等、ニュージーランドのクック海峡フェリーと共に、荒れた海域を通る船の写真も多い。海峡上の見どころは少ないだろうが、川を約 1km さかのぼった場所にターミナルがあるデボンポート港とメルボルンのあるポートフィリップ湾内の約 3 時間の航海が楽しみだった。2 隻の船は、共に、全長 194.3m、総トン数 29,067 トン、1998 年の建造で 2002 年までアドリア海で活躍していた元「Superfast IV」と「Superfast III」で、



「Spirit of Tasmania I」 デボンポート・マージー川西岸にて



「Spirit of Tasmania II」 デボンポート・マージー川東岸にて

それ以降、TT Line の下でこの航路に就いているが、既に代替船がフィンランドのラウマ造船所で建造されており、来年 2024 年には入れ替わる予定である（「Spirit of Tasmania IV」と「Spirit of Tasmania V」の予定）。

ちなみに、移動になった本土側の発着地ジーロン港は、東京から見ると久里浜付近に移動した感じだが、航海時間は変わらないので、かえって不便になった気がするが、どうなのだろうか。

船のスケジュールは、5~8 月の冬季が 1 日夜行 1 往復、それ以外の時期は 1 日夜行 1 往復が基本ではあるものの、週に 2~4 日、昼行夜行の 2 往復（出港時間は日によって違う）の日がある。

（2）フェリーの船内

今回利用したのは日程の関係で、タスマニア発の「Spirit of Tasmania II」の夜行 23:30 発、翌朝 9:30 着の夜行便で、リクライニング・シート席。深夜発で明るくなる朝 6 時にはポートフィリップ湾に入港するので、落ち着いて寝てられないだろうとの思いでキャビンはとらなかった。

20 時に入港した船には 21:30 頃から乗船が始まった。徒歩客の乗船口は船尾の下段カーランプの脇で、そこで大きな荷物は預けて下船後に引き渡される。徒歩客は我々の他は、中華系のグループの人達 5 名とあと 2~3 人だったが、リクライニング・シート席はほぼ満席で、他の乗船客も少なくは無かった。

船のアコモデーションは 7~10 階の 4 フロアで以下の通り。

10 階 トップ・デッキ・ラウンジ（大きい、バー付き）

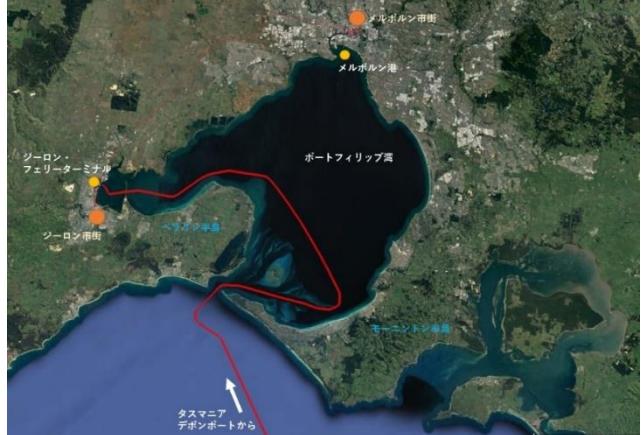
9 階 テラス・ラウンジ（比較的小さい、バー付き）

8 階 キャビンとリクライニング・シート席室（UR コードで入退室）

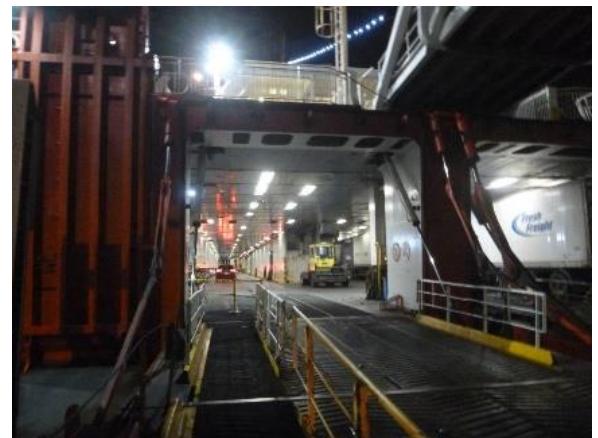
7 階 メイン・ラウンジ（大きい、バー付き）、レストラン、シネマ 2 室、前方にキャビン

最近の日本のフェリーと違って、中央にアトリウムスペースが無い分、其々の公室は広々として、ゆったりしていたし、バーが 3 か所もあるのにそれぞれに乗客がたくさんいた。また、シネマは別々のプログラムがかかっていて有料だった。ちなみに、日中航海時にはライブミュージックやアート教室のようなものもあるとホームページに記載がある。

乗船して船内探検した後、ゆったりしたトップ・デッキ・ラウンジでビールを飲んでウトウトして気が付いたら、まだ 23:00 なのに船は既に回頭を終えて出港して行くところだった。30 分以上も早く、何と言う早さだと残念だったし、これが朝に響くのはこの時、予想した通りだったが…。真夜中に目が覚めて船内を見て回ったら、バーは閉まっていたものの売店は開いていた。



ポートフィリップ湾内のジーロン港への航路図



船尾左舷の車両甲板から乗船



10階 トップ・デッキ・ラウンジ



7階 レストラン



9階 テラス・ラウンジ外のアウトサイド・デッキより



8階 リクライニング・シート席（船尾向き）



7階 左舷デッキ（ポートフィリップ湾内）



メルボルン～デボンポート航路のRORO船
「SEAROAD MERSEY II」（ポートフィリップ湾内）

朝6時に船はポートフィリップ湾の湾口に到達した。日の出が6:30なので、朝明けきらないであろうとの昨夜の早発の影響は予想通りだった。ポートフィリップ湾の西側には浅瀬があるので、メルボルンに行くにしろジーロンに行くにしろ、航路図の通り、大きく東側に迂回していく。ほとんどが赤と緑の灯標で区切られた狭い航路なので、コンテナ船やRORO船が至近距離を反航していく。特にジーロン港の入口は船通しがすれ違えない程、狭い航路だった。

朝食に利用した7階のバフェテリア方式のレストランは、眺めが良くて気持ちよかったです。

(3) デボンポート港 (タスマニア北部)

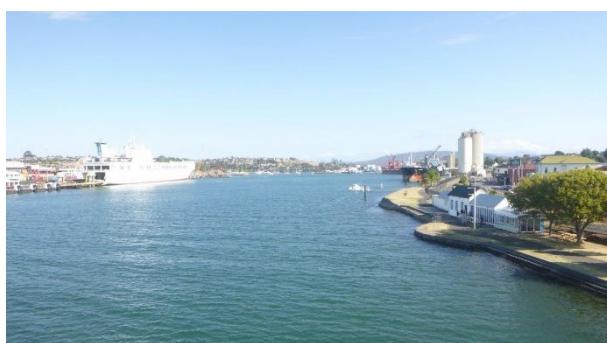
デボンポートのフェリー・ターミナルは海岸から約1kmほどマージー川を遡った場所にある。ターミナルは川の東岸に位置し、街は西側にあって、橋はターミナルのさらに2km程上流にしかない上に最終バスが19時30分と行くのが大変だった。実は、昨年までは街との間に渡し船があったのだが、今は無くなってしまった。

デボンポートの港は他にメルボルンとの間の定期 RORO 貨物フェリーが発着しており、その他、バルクキャリアやタンカーでにぎわっていて、貨物専用の鉄道も活動していた。

街では、保存鉄道を行った他、バス海峡に突き出した半島の灯台とその周囲の公園が素晴らしい、その近くにあるバス海峡マリタイム・センターでは、港やフェリーの歴史に関する展示が行われていた。



デボンポート・フェリー・ターミナルに着岸中の「Spirit of Tasmania II」



デボンポート港 (マージー川の上流方向)

メルボルン～デボンポート航路の RORO 「LIEKUT」



BASS STRAIT MARITIME CENTER



同左内部

(4) ジーロン港（本土側）

ジーロンはメルボルンを州都とするヴィクトリア州第2の都市であるが、メルボルンまで早い列車で約1時間、両市の間はほとんど草原地帯が続いていた。新しいフェリーターミナルはその中でも街からかなり離れており、事前予約のタクシー以外には鉄道駅まで30分超歩くしかなく、広大ではあるが何も無い場所に造られていた。



ジーロン・フェリー・ターミナルに
着岸中の「Spirit of Tasmania II」
車両は船首船尾とも2層で乗下船できる

ただ、ここの港で目が行ったのは、写真で御覧に入れる VACUUM MOORING SYSTEM（真空自動係船装置）である。係船索を無くし省力化、省エネ化、時間短縮等の効率化等を目的としているそうだが、この時は船首尾で係船索が併用されていた。来年の新船から本格利用なのだろうか、デボンポート側には、まだ付いていなかった。日本で設置しているところはあるのだろうか。

YouTube で “自動係留装置 MoorMaster” を検索すれば日本語での説明が見られた。



CAVOTEC VACUUM MOORING SYSTEM（真空自動係船装置） 中央の写真の右側は徒歩乗下船口

2. ホバート（タスマニア州）

（1）ホバート港



対岸のベルリーブから見たホバート港（着岸前の「QUEEN ELIZABETH」と東京海洋大学の「海鷹丸」）

タスマニアの南部に位置するホバートはオーストラリアではシドニーに次いで2番目に古い都市だそうでタスマニアの州都、その港は、本学会員の方ならご存知であろう、独自の高速カタマランで名高いインキャットの造船所のある街、また、客船の寄港地としても、有名なヨットレースの目的地等々、様々な点で有名な港である。

港近くの定期船は2航路、対岸のベルリーブへ渡る通勤時間主体のダーウェント・フェリーと上流にあって過激な現代アートでちょっと有名らしいMONA美術館に至るMONAフェリーの2つ。前者は港の景色を見るために2回乗船したが、何らかの施策のためか2回とも無料だった。ちなみに、通常料金は市内路線バスの1ゾーン分と同じで、同じ区間を横断橋経由で行き来することは可能だったが、朝夕は恐ろしいほどの渋滞だった。また、後者のMONAフェリー航路はインキャットの造船所のそばを通るが、コロナ前はその工場見学と付属のフェリー博物館の見学ができたようだが、コロナで休止したままで、行く直前まで再開を期待していたが再開されず、未だそのままのようであるのが残念だ。



ホバート港内（帆船「LADY NELSON」（中央）と「MAJESTIC PRINCESS」）



ダーチュエント・フェリー「PEPPERMINT BAY II」



ベルリーブ港脇のレストランのオブジェ
1911年建造のシドニー・ハーバー・フェリー「SS KOSCIUSKO」の一部



「VIKING ORION」



MONA フェリー
「MONA ROMA」(MR-I) (奥) と 「FREYA」(MR-II)



「MAJESTIC PRINCESS」中国名表記が無くなっていた



「QUEEN ELIZABETH」と「PEPPERMINT BAY II」

ホバート港には小型の帆船「LADY NELSON」等があつて週末は商業遊覧も行っているようだった。ちょうど、滞在した週の週末にホバート・ウッドウーン・ボート・フェスティバルが開催されるということで、ちらほらと小中型の帆船が入港して来ていた。いわゆる帆船祭りで準備段階での楽しさは見ることができたが、帆船パレードを含む本番に立ち会えなかつたのは残念だった。



来訪帆船の一部

港の近くには由緒あるタスマニア海事博物館があり、港内には小型の展示船やレストア中の船などもあった。古いものばかりだが、量的にはかなりのものを見ることができた。



タスマニア海事博物館の内外

(2) ブルーニー島

ホバートの南西に浮かぶブルーニー島はオットセイ等の生き物の宝庫で、そこでボートツアーが盛んである。島へはシーリンク社のブルーニー・アイランド・フェリーの両頭型フェリー2隻が所要約20分、日中1時間に2~3便程度の回数で運航している。甲板室が片舷にのみあり、日本ではあまり見ない形のフェリーだった。海外の島ではよくあるのだが、本土側はヨットハーバーの中、島側はただ突堤が突きでただで何もない乗船場だった。



ブルーニー・アイランド・フェリー「NAIRANA」



同左 反航する僚船「PARRABAH」

さて、くだんのボートツアーであるが、昨年の知床事故との関連もあって、ちょっと紹介しておきたい。船はアルミ製のオープントップのボートで定員が40名くらい、150馬力の船外機3丁掛け、舷側は防舷材を兼ねた浮力体（ゴムボートのような感じのもの）と言ったもので、船長の女性とバスの運転手だったアテンダントの2名で運航、常に付き従っているわけではないが、他に僚船2隻がほぼ同航していた。片道約20km程（知床岬は倍の40km位）で島に沿って南下し北上して戻る約3時間程のツアー。天気は良かったが、風が相当強く白波が濛々と沸き立つ状態で風速は10m/秒以上、波高は1m以上あったように思い、船首付近の席では船底を大きくたたかれて渾茶苦茶揺れ、何度も水をかぶった。当然、シートベルトは必着で、日本だったら、もしかしたら欠航だったかもしれないが、ほぼほぼ行くべきところまでは行ったように思う。ちなみに、タ

スマニアは北海道とほぼ同緯度だが、南極海に面しているとは言え、この付近の平均水温は冬でも10°Cを下回ることは無いようである。



ツアーボートの僚船（左の岩上にオットセイの群れがいる）



ツアーボート「SHEARWATER」ここは風下で穏やか

3. ロンセストン（タスマニア州）

タスマニア第2のこの街は、バス海峡から約50kmティマー川を遡った内陸部にあるが、昔は本土からこここの河口までの定期船が来ていたこともあったようだ。街の近くにカタラクト渓谷という深い渓谷があり、遊覧船がその一部を走っていて撮影したので紹介しておきたい。



カタラクト渓谷の遊覧船「LADY LAUNCESTON」



ティマー川の遊覧船「TAMAR ODESSEY」

4. メルボルン（ヴィクトリア州）

州都メルボルンがポートフィリップ湾の最奥部に位置していることは先に示したが、商港はそこに流れるヤラ川の河口域と3km程遡った2か所にあり、小型船はさらにその上流のドックランズと呼ばれる街の中心部付近まで行くことができて、その付近では多くの小型客船やレストア中の古い帆船等、色々なものを見ることができた。また、街の中心部ではドックに係留保存されている貨物帆船「POLLY WOODSIDE」（1885年ベルファストで建造）を見ることができるが、ボランティアが運営していて、船に入るのは月に2回の日曜日だけであった。

河口から少し東側に離れたポート・メルボルンと呼ばれる場所に突堤が1本突き出しただけの客

船ターミナル、ステーション・ピアがあり、昨年秋まではタスマニア・フェリーのターミナルもここにあった。市内からのトラムがここまで来ていてとても便利な場所で、ちょうど入港していた「ISLAND PRINCESS」の乗客の多くも利用していた。

街の中心部と河口のウィリアムタウンの間にヤラ川を上り下りするリバーカルーズ船があり乗船した。約1時間の航海で3,500円程と



ポート・メルボルンのステーション・ピア
「ISLAND PRINCESS」(左奥向こう側)と
タスマニア・フェリーの旧ターミナル/2層ランプウェイ



保存貨物帆船「POLLY WOODSIDE」



両頭型客船「LADY CUTLER」



レストア中の木造帆船「ALMA DOEPEL」豪州最古とか



ポートフィリップ・フェリー「BELLARINE EXPRESS」
ジーロン～メルボルン航路



ヤラ川の渡し船「THE PUNT」左写真の橋の下を通る

とても高いと思ったが、メルボルン港を一通り見ることができて良かった。ウィリアムタウンは大きなヨットハーバーを擁した古い港町で保存艦船等も見られた。

あと、ヤラ川を朝夕だけ横断する渡し船もあったので乗船してきた。



ヤラ川リバーカルーズ「YARRA DUCHESS」



ウィリアムタウンの保存掃海艇「CASTLEMAINE」



ヤラ川の河口から 3km 程上流のコンテナ・ターミナル



ヤラ川河口の RORO 船／自動車運搬船のターミナル

5. アデレード（サウス・オーストラリア州）

（1）ポート・アデレード

アデレード港は、ポート・アデレード川の河口にあって客船およびコンテナ・ターミナルのある比較的新しいアウター・ハーバーと川をグルリと大きく曲がって 15km 程遡った古いポート・アデレードの 2 つからなっている。ポート・アデレードには海洋博物館の他に鉄道博物館と航空博物館の 3 つがそろっていて、しかもどれも巨大で、乗り物ファンには堪えられないところだ。また、近くにはいくつかの古い保存船や灯台があったり、また、船の絵葉書や写真／絵画等を売る店があって、にぎやかな所では無いが私のような人間にはとても楽しめる所だった。



ポート・アデレードの
南オーストラリア海事博物館の内外

中央写真の帆船は「ACTIVE II」





ポート・アデレードのたたずまい（右写真の橋上から）
灯台下は 1949 年製のタグボート「YELTA」



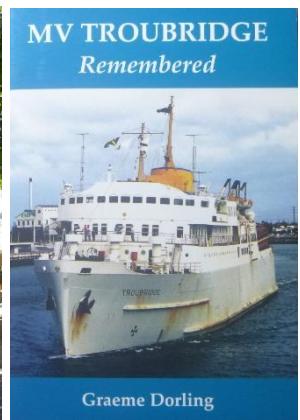
かつてはカンガルー島行きのフェリーも通った跳ね橋
ビルケンヘッド橋



海事博物館の保存船 1945 年製のタグボート「FEARLESS」



船の絵葉書等を売る店



旧フェリーの小冊子



河口のアウター・ハーバーのアデレード客船ターミナル



左の写真の左奥から客船岸壁を見る

（2）カンガルー島

アデレードの南に浮かぶ観光地カンガルー島へは、タスマニアのブルーニー島へ渡るフェリーと同じシーリング社が運航するカンガルー・アイランド・フェリーが平均すると 2 時間に 1 便程度、所要約 45 分で結んでいる。こちらはカタマランタイプの高速フェリーだ。ツアー仕立てながら、本土側と島側のバスが違うので、入港時もゆっくり見学することができた。

以前は、ポート・アデレードからカンガルー島までの在来型フェリーが走っていて、実は、それに関する小冊子を海洋博物館では無くて鉄道博物館で見つけて購入した。鉄道連絡船では無かったようなのだが。



本土側ケープ・ジェービス港の「SEALION 2000」



カンガルー島側ペネショウ港の「SEALION 2000」



「SEALION 2000」船上



反航する僚船「SPIRIT OF KANGAROO ISLAND」

【付録】

タスマニア海事博物館で、右のような冊子を見つけて購入した。海外では、その土地にしかないようなフェリー等の冊子を見つけたら極力購入するようしているが、内容の詳しさにはいつも頭が下がる思いである。

必ずしもアップ・ツー・データされている訳では無いが。

「BASS STRAIT CROSSING」 (AUD 19.95)

by DAVID HOPKINS

4th published in 2003 (1st in 1994)

ちなみに、12ページのものは、

「MV TROUBRIDGE」 (AUD 15.00)

by GRAEME DORLING

published in 2012

