

大東島、そして那覇から神戸まで

会員 福富 廉

過日発行された学会誌 35 号に離島航路について書かせていただいたが、その執筆過程で懸案だった沖縄県の大東島へ行くことを決心し、6月末の梅雨明けを期待して実行した。

離島航路と言うと、何よりも「過酷」というイメージが付きまとうが、今まで見聞きした中で「特に」としてデイリーでの船便が無い所を挙げると、①小笠原諸島②鹿児島・三島③鹿児島・吐噶喇列島④与那国島⑤伊豆・青ヶ島⑥南北大東島が挙げられると私は思う。この中で、①～③は空路が無く海路のみだが比較的大型船で港湾設備は整っている。一方、④～⑥にはわずかに空路はあるが船はそんなに大きくない。そして、航海時間と港の設備を勘案し、今回体験したことで、南北大東島航路がどこよりも「過酷」であるということ実感した。大東島への船と言うと、クレーンを使ったゴンドラでの乗下船が有名だが、それだけではないその周囲の状況等を入れてレポートすることにする。

併せて、帰路は那覇から神戸まで船を乗り継いできたので、それについても述べることにする。

1. 南北大東島 大東海運「だいとう」に乗る



南大東島北港を離岸する「だいとう」 奥は北大東島

(1) 南北大東島の概要と大東海運

まず、改めて南北、2つの大東島について述べておくと、沖縄本島の東約 360～400km に浮かぶ絶海の孤島で、どちらもサンゴ礁が隆起した隆起環礁の島、最高地点が共に 70m 程、周囲は水深 1,000m 規模の深海で囲まれている台地状の島である。所々に岩の割れ目のような箇所はあるが、湾や入り江、砂浜などは1つも無い。明治中期までは無人島で、その後、私企業の社友島として八丈島からの入植者によって製糖、リン鉱業等が行われ、戦後、村となって今に至っている。

南大東島 周囲 21km、人口約 1,200 人、3つの上陸港と1つの漁港、定期便が来る空港が有
北大東島 周囲 18km、人口約 650 人、3つの上陸港と1つの漁港、定期便が来る空港が有
南北大東島航路を運航する大東海運は、それまで民営だったものから、南大東村／北大東島が中心となって 1986 年（昭和 61 年）に設立した会社である。いずれも貨客船で、1975 年製の「大

東丸」、1990年製の「だいとう」(初代)699GTに続き、2011年から現在の「だいとう」(2代目)690GTが就航している。フィリピンに売却されて「LADY MARY JOY 3」と改造・改名された初代前船の写真が現船内に掲示されていた。

(2) 予約から乗船まで

予約必須のこの航路は毎月20日(土日祝の場合は翌平日)から翌月の分を電話予約する必要があるが、そもそもそのスケジュールがその直前で無いと発表されない。平均すると週1回程度なのだが、南先航(南→北→南[船は島泊、ただし沖がかり]→北で回る)とその逆の北先航(北→南→北→南)があつて船で1周する場合はどちらかで陸上泊することになる。また、通常の泊港発(旅客定員55名)の他、危険物積載便の那覇新港発(多分、積載内容・量によると思うが、旅客定員25名/12名の2種類)がある。(帰港はいずれも泊港)

5月に最初に私が予約したのは、那覇新港発北先航(定員25名)で北大東島の民宿も予約した。ところが、この時期、台風2、3号が立て続けにやってきて休航に次ぐ休航、数日後にHPを見たら南先航に変わっていて、確認後、あわてて南大東島に宿替えすることになった。

乗船券は、前日か当日の指定時間までに現地で購入する必要があるが、那覇新港発の場合は午前中までなので、当日の那覇入りはちょっと厳しく、前日入りした。大東海運のオフィスは泊港のターミナルからは少し離れた場所にあつて、さっそく迷う出だしとなったが、さらに予想外の話が続くことになった。まず、予約は周遊扱いとなっているものの乗船券は往路のみしか購入できない。往復割引はあるのだが、同一の島往復で無いと効かないらしく、途中の南北航路と帰路の分は別々に現地で購入する必要があるということだった。そして、続けて以下の説明があつた。

- ①両島にはそれぞれ西南北の3港があり、どこに着くかは直前の船長判断で決まるので、行ってみないとわからない。
- ②南北航路と帰路の乗船券は西港近くの事務所1か所のみで、(前日日中と)当日の午前中の10~11時の間でのみそれぞれ購入しなければならない。
- ③島での出港時間は事前に電話連絡が来るので、それに従うこと。
- ④那覇での乗船は16時から同30分までにしなければならず、那覇新港までは自力で行く必要がある。
- ⑤船内には飲み物とカップ麺の自販機があるだけなので、持ち込みを勧めるが、ただし、飲酒禁止。



那覇新港の「だいとう」 奥は「琉球エクスプレス7」



那覇新港新港ふ頭船客待合所

後でわかったことをふまえて補足しておく、①については、南北大東島では1年を通して東風が卓越しているので東港は無く、西港が基本で、南風の夏は北港、北風の冬は南港に入港することが多いということだった。②については時間と足の事前確保が必須であり、③は当日購入の場合は事務所で指定された。そして、時間も限られて特に行くところも無いので、昼食・買い物の後、泊大橋を渡ってクルーズ船ターミナルや漁港を見ながらぶらぶら那覇新港に向かう。那覇新港にはかつては琉球海運等が使用したであろう立派な客船ターミナルの建物があり、そこで少し時を過ごしたが、内部はさびれたオフィスがいくつかあるだけだった。

(3) 船内と航海の様子

16時になったので、貨物の積み込みが進む岸壁を通過して1階後部から「だいとう」に乗船した。この船は1階にバリアフリー船室がある他は2階にすべての客室があり、開放2段ベッドスペースと定員5名のジュータン部屋1室とで定員55名、他にイス席が30席とカウンタースペースと喫煙室があるが、ここは定員に入っていない。設備は電子レンジ1台とカップ麺付属の給湯器のみで、あとは衛星放送が写るテレビと、用がある場合のブリッジ直通の電話位だったのだろうか。その上、3階は外に出られるオープンデッキでベンチもあったが、前方は見ることができない。

往路の乗船者は男性のみで10人弱だったか。完全に1周した人は3人位だったのだろうか。船は定刻17時の15分前位に出港し、那覇新港のRORO船やコンテナ船を見ながら、飛行機が次々と着陸してくる那覇空港近くを通過。海上自衛隊の哨戒機が大きくバンク（旋回）しながら離着陸するのに目が行ってしまう。ここから先は、旅客航路としては今ではこの船しか通らない航路で、出港約1時間後に沖縄本島南端・喜屋武岬沖、その後、平和記念公園の沖を通過した。



那覇新港を後にする「だいとう」



平和記念公園沖



客室



左舷のイス席とユーティリティスペース



後部デッキ（ここでゴンドラに乗降する場合有）

(4) 港と乗下船

朝 7 時前、南大東島の北港に入港するアナウンスがあり、予定より 1 時間ほど早く入港した。行って見て初めて見たのは防波堤も何もない、ただ崖を削って鋼矢板で仕切って平たい場所を作っただけのただの岸壁だけ。1 隻だけ小型の作業船が浮かんでいて、何をするかと思えば船の前後の係船索を順に受け取って沖のブイの下の係留ラインにつなぎ留める作業を行った。その後、まず作業船を陸揚げしたあと、その岸壁の外側の係留索 2 本と船の錨、そして普通の船首尾の係留索 4 本、合計 7 本で船は岸壁と 5m ほどの間隔をとって、停泊した。

そして、まず下船客がくだんのゴンドラに乗って陸に下ろされた。この最初の時は客室 2 階後部のデッキ上から吊り上げられたが、その後の積み荷の場所の関係で、船首あるいは船尾の貨物デッキ上から乗下船する場合も有り、其々に客室への通路が設けられていることもわかった。10 名強乗れるゴンドラ、今回は風も波もほとんど無い中、本当に一瞬の体験だった。

一方、出港時は岸壁との 4 本の係留索を外した後、揚錨とバウスラスタ等で横移動しつつ、その間に作業船を水上に下ろして沖側の係留索を外すという一連の作業が行われた。入出港の手順はどの場合も同じで、クレーン等の港湾設備は全て移動式で港外保管しているようだった。

往路の南大東島の入出港は予定では 8 時と 9 時で、主な荷役は夕方戻ってからのように掲示されていたが、7 時過ぎに入港した後、貨物をほぼ全部下ろして 10 時過ぎに出港した。北大東島での出港も 16 時の予定に対して 15 時 15 分だったので同島での観光も 6 時間余りの予定が 4 時間程に短縮、完全に貨物主体の運航であった。

南北間の航路は約 1 時間の航程で、この島間は国内最短空路としても知られ、それを体験しに行った乗客もいたが、この島間の区間だけは家族連れ等、若干乗客も多かった。

今回も天気に恵まれて事前の懸念も無く、穏やかな航海で、幸いにも本当の過酷さを体験することは無かったが、始めにも書いたように、その認識だけは理解することができた。ちなみに、この航路の出港判断基準は、風速 15m/s 以上 波高 1 m 以上 視程 500m 以下となっているが、HP で子細にスケジュールを眺めていると欠航や出港延期/変更が想像以上に多いことがわかる。

それぞれの島では事前予約したレンタサイクルとレンタルバイクで、先に書いたように指定の時間と場所で乗船券をそれぞれ購入して次の航海に備えた後、島を一周して 3 つの港と 1 つ漁港を見て回ったが、どれも岩壁をくりぬいた同じ形式の港で、島には入り江や砂浜等は 1 つも無く、海水浴としても、粗く岩をくりぬいただけの人工プールがあるだけだった。



「だいたう」
(左と上) 南大東島北港
向かいが北大東島
(下) 北大東島北港





作業船の降下 南大東島北港にて



作業船にて沖側船尾係留索の取り外し 南大東島北港にて



移動中のゴンドラ 南大東島北港にて
沖側の船尾係留索も見える



船側の許可を得てキツネの着ぐるみ姿で下船する人がいた
(本人の掲載了承済) 北大東島北港にて



ゴンドラで船尾から下船中 北大東島北港にて



ゴンドラで船首 (人のいる所) への乗船中 北大東島北港にて



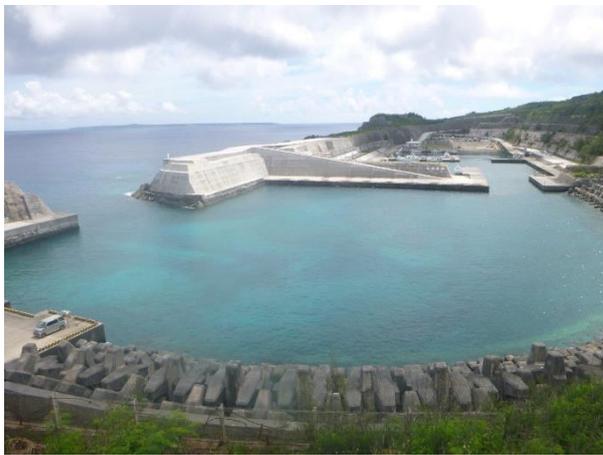
南大東島北港



北大東島北港

(5) 漁港

「だいとう」が入出港するそれぞれの島の西南北の3港は、同船が着岸できるだけの長さしかない船着場と言ってもいいような小さな港だったが、各島に1つずつ作られた漁港のスケールに驚いた。岩盤掘り込み式漁港と呼ばれるこれらの港はまさに大要塞、それぞれの港に設置された案内板によると本当に岩盤を掘削して作った過程がわかり、改めてすごさを認識させられる。南大東島漁港は東西500m超、南北100m超、で掘り出した岩の量は約250万 m^3 、これ、ほぼクフ王のピラミッドの体積とほぼ同じである。北大東島のものの若干小さいくらいで同じであり、同島の北側には掘り出した岩で形造られた大東ピラミッドと呼ばれる場所もあるくらいだ（本土ならどこかの埋め立てに使われるだろうが、ここではそれもできない）。旅客船の入出港ができる大きさなら良かったのだが、さすがにそこまでは行かなかったのだろう。避難港として最初に南大東島の北側に南風用として作られた後、北風用として北大東島の南側に造られたとのことである。



南大東島漁港



北大東島漁港

2. 那覇港周辺の旅客船

「だいとう」を下船した後、時間的にピッタリだった「ニューフェリーあぐに」で粟国島へ渡島した後、泊大橋を行き来したり那覇港付近をシップウォッチングしたりしたので、いくつかの写真を紹介したい。



粟国港の歌碑に付けられた歴代船の写真



粟国島・粟国港に停泊中の「ニューフェリーあぐに」



那覇・泊港



泊港に入港する「フェリー海邦」



泊港に入港する「フェリーざまみ3」



泊港に入港する「フェリーとかしき」
奥は琉球海運の RORO 船「かりゆし」



泊港に入港するマリン観光開発の遊覧船「マリンスター」



ウエストマリンの水中遊覧船「オルカ」泊港沖



第一マリンサービスの旧船?? 「タクマ2」那覇港



ウエストマリンのレストラン船「モビーディック」那覇港

3. 那覇～沖永良部島～鹿児島

翌日からは那覇から鹿児島島へ向け、途中、沖永良部島で1泊して、初めての乗船となる「フェリーあけぼの」と「クイーンコーラルクロス」に乗船した。以前にも述べたことがあるが、那覇～奄美大島の間はアイランド・ホッピングとして天気良ければ素晴らしい船旅になるのだが、いかんせんのどの船のデッキにも気の利いた椅子が一つも無いのが残念である。また、「クイーンコーラルクロス」の船首ビューシートはいい設備なのだが、せっかくの窓が潮で景色が見えなかったのは残念である。



伊江島行き「ぐすく」本部港 奥は瀬底大橋



本部港に停泊中の「にっぽん丸」



反航する「クイーンコーラルクロス」
与論島～沖永良部島間にて



沖永良部島・亀徳港に停泊中の「フェリーあけぼの」



沖永良部島・亀徳港に入港する
「クイーンコーラルクロス」



鹿児島湾内・指宿沖で「フェリーあまみ」に追い越された



鹿児島新港に停泊中の「フェリーあけぼの」



RORO 船「新さつま」鹿児島新港 カッコイイと思う！



鹿児島港を出港する「トッピー7」



鹿児島港を出港する「ロケット2」

4. 油津港

鹿児島からは垂水フェリーで錦江湾を横断した後、志布志港、油津港を見ながら宮崎へ向かった。油津は近郊で産出する杉の搬出港として栄えた古い港町で、杉材を運ぶために造られた堀川運河が街の中心を貫き、かつての繁栄を示す建造物等が多数見られた。ここはクルーズ船の寄港する港として興味があり、少し前には既に「MSC ベリッシマ」も入港していたが、客船岸壁の対岸には港を見渡せるいい景色の場所もあった。



堀川運河と帆走木造漁船・チョロ船の復元船
(時々、乗船体験会等も行われているらしい)



油津港港口付近 中央左がクルーズ船の着く岸壁で左奥が本港 (2枚合成)



油津港の南に位置する目井津港とその沖の大島を1日4往復する日南市営旅客船「あけぼの3」 目井津港にて

5. 宮崎～神戸

宮崎港から乗船したのは「フェリーたかちほ」で、デッキに出てみると、やはり外から見る以上にファンネルの巨大さ／威圧感を感じた。そして、船内を見てみると、今まで乗ってきた長距離フェリーと比べると、いくつかの点で目新しさや違いを感じた。そして、「クイーンコーラルクロス」と設備や備品が似ている点もあり、考えてみれば、同じ内海造船製であり、大型船では数の多い三菱重工製との違いかもしれない。また、夜間も入室可能な船首の展望サロンも「あおい」と同じコンセプトかもしれないが、2層左右舷の4か所に分かれているのが、ちょっと利用しにくく、通常は往来船の少ない海域なのが残念だが、荒天時に瀬戸内海を通るような場合には威力を発揮するかもしれない。阪九フェリーの東航時に来島海峡の手前で締め出されるようなことは無いことを期待するが。



宮崎港を出港する「フェリーたかちほ」



神戸港に着岸した「フェリーたかちほ」