

新造フェリー乗り回しの旅

会員 福富 廉

関東在住者にとって新日本海フェリー、とりわけ、舞鶴～小樽航路はなかなか乗りづらいところであるが、新造船「けやき」に乗るために、大阪での所用の帰りに北海道経由で帰宅することにした。計画してみると、今年完成したフェリー3隻に加えて昨年完成した1隻にうまく乗り継げることがわかり実行してきたので、レポートしたい。

1. 新日本海フェリー「けやき」 舞鶴→小樽 (2025年11月14日就航)

大阪から小樽行のフェリーに乗るためには直通の高速バスが便利であるが、乗船日が土曜にあっていたため、土日しか開館していない海軍記念館の見学と軍港巡りクルーズに乗るために1日早く行くことにした。軍港巡りは予約せずに行き次々便にかろうじて乗船することができたが、あとで見たら終日満船の賑わいだった。最近はこの軍港も賑わっており、グッズ販売等も凄まじいが、元々のファンとしては少し複雑な気分もする。また、バス便が無くて行きにくかった引揚記念館へもちょうど観光協会のこの期間限定の無料バスが運行されていて行くことができ、数多くの引揚船の模型を一堂に展示しているコーナーはなかなか興味深かった。



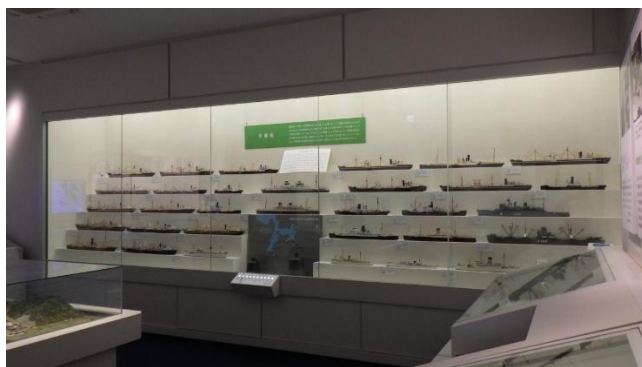
軍港巡りの遊覧船「まいづる」(舞鶴交通安全協会) (左)と「飛鳥」(舞鶴港遊覧船) 舞鶴観光協会が交互に運航 35分



JMU 舞鶴事業所の No.2 ドック (左) と No.3 ドック



北吸棧橋に居並ぶ護衛艦群



引揚記念館の引揚船模型群



左写真の中央、大阪商船「高砂丸」(上)と関釜連絡船「興安丸」

さて、早々に暗くなって行く所も無いのでフェリーターミナルへはかなり早く行った。市街からの足は無いので夜道を徒歩で行くことになるが、大した距離では無い。この日は、低気圧の影響で小樽到着が30分遅れると連絡が来ていたが、「けやき」は約1時間遅れて入港してきた。どうやら、この到着遅れが小樽入港遅れにつながったようで、結果的にこの航海自体は比較的穏やかだった。さて、この入港遅れのため、徒歩乗船は定刻23時50分の約20分前の23時30分から始まり（当初は23時40分と言われていた）、翌0時15分に出港した。

乗船してすぐに展望デッキを探したら左舷側のレストランの奥にのみ出ることができた。残念ながら右舷側は全く見えず、東京九州フェリーのそれ（こちらは右舷側のみ）と同じで少しがっかりしたが、舞鶴では岸壁側で、解纜を見ながら船は出船でそのまま出港し、左に曲がって湾内の烏島、蛇島を左に見ながら進んで、奥に西舞鶴港を見たところで右転して日本海に向かう。以前、学会イベントの「セレブリティ・ミレニウム」に乗船したときは朝遅い入港で素晴らしい湾内の景色を楽しめたのが懐かしい。ここで、展望デッキは夜間閉鎖となった。

翌朝、その展望デッキは開放されていて安心したが、10時過ぎの僚船「あかしあ」との反航は案内所で聞いたら、左右どちらもあるとのこと、船内放送を待ったら、やっぱり右側とのことではなかった。それも、今回はかなり近かったのも、さらにがっかりしたが、展望デッキに出て後ろ姿のみを撮影できた。過去の少ない経験では、この系列会社のフェリーの反航はほとんど通常の逆の右舷対右舷ではないだろうかと言う気がするが、どうだろうか。

船内の配置、設備は、東京九州フェリーの「はまゆう」、「それいゆ」にかなり近いが、フリースペースのテーブル・イスが少なく、それもややゆったり感が無くて、日中、やや過ごしにくかった。一番の期待のフォワードサロンはすでに冬モードで窓が鉄板で覆われており、フェリー初と言われる2階建てなのとやや暗い照明のおかげで、まるでシンプルな教会の中みたいだと感じた。ネットで見たら、数日前までは外が見えたようなので、それも残念だった。ただ、そうはいつでも新船なので、全てがきれいだし、露天風呂もいいし、3方がスクリーンのスクリーンルームのプロジェクトン・マッピングのコンテンツもきれいだった。レストランの食事結構よかったように思った。

ちなみに、日中、船は日本海の真ん中で波高2mぐらいの中を対地速力27から28ノットぐらいで進んでいたが、奥尻島の辺りで手元のGPSを見ていたら31ノットぐらいの表示が出ていて、結構な潮流があったように思った。そして、船は予定通り30分遅れて21時15分頃、小樽港に到着した。連絡する路線バスの発車が21時30分、宿泊予定の倶知安行の最終列車が22時30分発に間に合ってヤレヤレと言うところであった。



舞鶴フェリーターミナル内に設置された「けやき」の模型



ターミナル前で回頭し出船で入港してきた「けやき」



着岸中の「けやき」の船首



「けやき」の船内
 ①フォワードサロン
 写真では明るく見えるが、冬モードの上に照明が暗くて、教会の中のよう
 ②エントランス上部
 ③エントランスの階段
 ④レストラン
 ⑤スクリーンルーム
 午前はプロジェクション・マッピング
 午後は映画上映2本



反航する僚船「あかしあ」



「けやき」の後部デッキ 左はドックラン（冬期は閉鎖）

2. 青函フェリー「はやぶさⅢ」 函館→青森（2024年1月20日就航）

翌日は倶知安を早朝に出て長万部経由で函館に向かった。この路線、JR 函館本線は、まだ少し先ながら新幹線の開通後は廃止される路線なので、初めてでは無かったが、また乗っておきたかった。噴火湾沿いを走る列車からの景色は素晴らしい。少し時間があったので、大沼公園に寄って遊覧船の写真を撮ってから、青函フェリーの最寄りの五稜郭駅からターミナルに向かった。



大沼湖の遊覧船（大沼合同遊船） 左写真の左から「おおぬま」「呉竹」「第二おおぬま」 右写真はその後ろから
冬期は氷結するため休業で、この期（4,11,12月）は不定期運航 この日は強風で運航無し



別の角度から遊覧船群を見る



陸揚げされた「はまなす」（左奥）と「渚」（手前）
「はまなす」の後方に引揚用のスリップがある

青函フェリーのターミナルにはボーディングブリッジが無いので「はやぶさⅢ」には船首のパウバイザーの下から直接乗船した。津軽海峡フェリーよりも料金が少し安いので、徒歩客も結構乗っていた。出港時、沖側の船尾8時くらいの方向からかなりの強風が吹いていて、船尾で岸壁に向かって猛烈な水流が出ているにもかかわらず（本船にスタンスラスターがあるのかどうかは不明）、なかなか岸壁から離れず、少しハラハラしながら見ていたが、やがて船は回頭して出港した。出港したら海峡はそ

んなに風はなくて、ちょうど入港してきた「大函丸」と防波堤外で反航した。そして、その後に来た「はやぶさ」と本船の後方を通った「すずらん」を撮った後は、海峡を通過する大型船も無く、また、この時期なので、下北半島に取り着く頃には暗くなってしまった。

船内の旅客設備は、前回乗った、貨物フェリーに近い「あさかぜ5号」と比べると格段に向上していた。私は動き回るので、このくらいの船だとイス席の方がうれしいが、リクライニング席とその横にテーブル席もあってなかなか良かった。ただし、左舷側と後方に窓があってそちらの視界はいいものの、右舷側は見えないので、その点は少し残念だった。両舷が見える部屋があればとても良かったのだが。それでも、個人的には津軽海峡フェリーよりもどちらかと言うと、こちらを勧めたい。



函館港に着岸中の「はやぶさⅢ」



「はやぶさⅢ」の船内 エントランス階段（左）とイス席



「はやぶさⅢ」の後部 イスがあって暖候期なら素晴らしい



津軽海峡 FT の「なっちゃんワールド」と「ブルードルフィン」



函館山を背に入港してきた「大函丸」



「大函丸」の少し後に「はやぶさ」が反航してきた



ちょっと遠かったが、少し後方を東航する「すずらん」

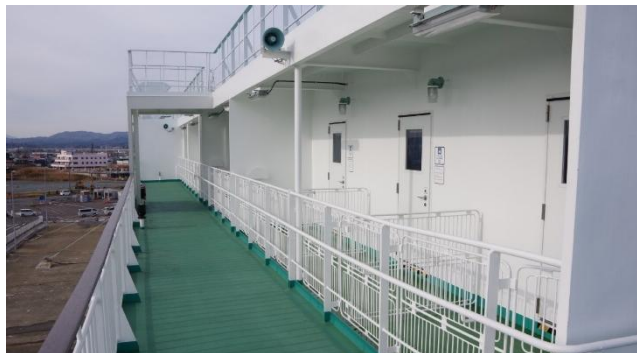
3. 津軽海峡フェリー「ブルーグレイス」 青森→室蘭 (2025年8月8日就航)

青森で1泊して、翌朝、再度、フェリーターミナルに戻り、「ブルーグレイス」に乗船した。この航路、青森行は夜間のみなので、必然的に私が利用するのは昼間だけの航海の室蘭行のみになってしまう。この船になってから出港が10時40分となって朝がゆっくりとなり、今回は日の短い時期なので有名な室蘭の工場夜景を楽しめるのを期待していた。この航海も津軽海峡のフェリー以外は大した反航船も同航船も無かったが、平館海峡から津軽海峡を抜けて行く景色はいつ来ても素晴らしい。その後、雄大な恵山岬の景色を見たところで暗くなってきて、今回は噴火湾の周囲の山々の景色を楽しむことはできなかったが、前回、港以外では閉鎖されていたデッキもずっと閉鎖されることは無く、そのうちに室蘭の地球岬の灯台が見えてきた後、白く輝く白鳥大橋が目に入って来た。周りに照明が少ない上に、橋上の灯が多く明るく、見事だった。もちろん、港内からもきれいだったし、港内の工場夜景もなかなかのものだった。



青森港に着岸中の「ブルーグレイス」

ところで、この船は最初から中距離のこの航路に投入されるために造られたので、元々、青函航路の短距離用に造られた前船「ブルーマーメイド」とは見た目は同じだが、船内はずいぶん違う。窓間隔が狭くて景色が良く見える展望浴室や多数の1人個室、ベランダ付きの“わんこ同伴室”等があり、また、ドライバースペースがかなり大きく充実している。さらには、自販機等のあるユーティリティもゆっくりしていて、暖かい飲み物も無く給湯設備も使えなかったこの2月の「ブルーマーメイド」とは大きな違いがあって、いい船旅を楽しめた。



左舷後部のファースト（わんこ同伴室）&ドッグバルコニー5室あってなかなか立派。その前方奥に共用のドッグルーム&バルコニーもある



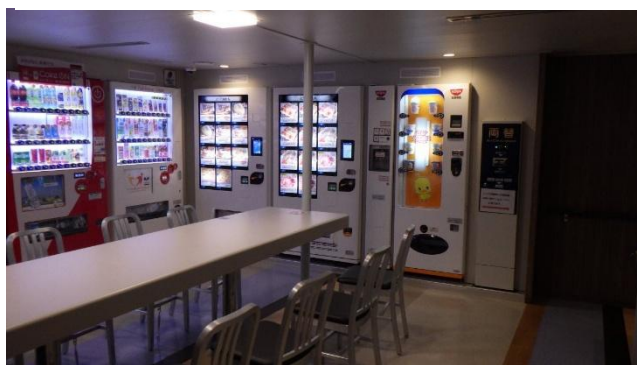
船首のビューシート（室）
外国船並みにもう少し窓が大きければいいが。あと潮対策は??



エントランス 真ん中の画面はブリッジカム



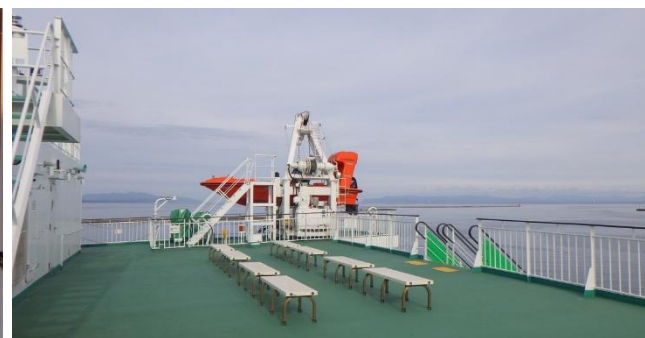
エントランス階段 左側に展望浴室があつてなかなか良い



オートショップ室内（写真左に自販機、同じ位置から右側にユーティリティ） とても便利



両サイドのプロムナード



後方の展望デッキ 天気が良ければ景色は最高



恵山岬沖を通過 浮環の奥に恵山岬灯台が見える



室蘭港の白鳥大橋に向かう



白鳥大橋を通過



室蘭港に着岸した「ブルーグレイス」

以下の写真は青森港周辺にて撮影



一足先に出港した「ブルードルフィン」



着岸中の「はやぶさ」



入港してきた「ブルーマーメイド」



「ブルーマーメイド」に続いて「はやぶさII」が来た

4. 商船三井フェリー「さんふらわあ ぴりか」 苫小牧→大洗 (2025年7月18日就航)

列車で室蘭から苫小牧に向かった後、バスで苫小牧西港に到着した。

乗船は22時45分からで、以前より15分遅くなったらしい。乗船して船内を一回りしてから、ひと風呂浴びた後、ビールを飲みながら23時59分発の「シルバーティアラ」の出港を見送った後、今回も1時30分の出港を待たずにベッドに入った。

朝7時に起きて外を見たら、右舷の真横を「さんふらわあ ふらの」(以下、“さんふらわあ”を省略)が反航していた。距離は2マイル位だろうか、後ろ姿を撮るには撮ったがもやもやした写真になった。一方、僚船「かむい」との反航は10時半くらいかと予想していたが、10時ちょうどくらいに右5マイルほどの霧の中を通過して行った。わずかに見えるくらいなのでアナウンスも無かったが、あのデザインなので、遠くから見ると、船が2隻走っているのか、あるいは、機関車が客車を引っ張って走っているような感じに見えた。この時、ネットのAISを見てみたら、「ぴりか」は対地25ノット、「かむい」は23ノットで走っていたので、航海速力24ノットに対して南向きに1ノットの潮流があるようだった。大抵の北航船は岸寄り、南航船はかなり沖出しで近づかない。ちなみに、10時から13時までの間だけ両舷のプロムナードが開放されていた。後部の展望デッキは救命筏等で海が見にくく、走る波が見えるのはこの時だけで、出入港時もここには出させてもらえなかった。

船内の内装は2月に乗った「かむい」とほぼ同じだった。シンプルなフェリーだから、僚船で内装を違えるようなことはしなかったのだろう。帰って、写真を見比べたら、4人掛けのソファの色と横からの船体正面図がある小上がりのじゅうたんの色だけが違っていた。

大洗港には40分位早く着岸して、下船はその20分後位だったが、横浜へは予定よりも少し早く帰ることができた。



苫小牧西港に着岸中の「さんふらわあ ぴりか」



ロビーに「さんふらわあ かむい」の模型があった



出港を待つ「シルバーティアラ」



反航する「さんふらわあ ふらの」



霧の中、遠くを反航する「さんふらわあ かむい」
2隻の船が走っているように見えた



エントランス付近 「かむい」とほぼ同じ



昼間の3時間ほどのみ開放された左舷の舷側デッキ



大洗港入港直後にやって来た LNG タンクローリー4台 右の写真では舷側に取り着いている



大洗港 FT のロビーにあった「三井オーシャンフジ」の模型
「さんふらわあ 5」の模型も健在



着岸した「さんふらわあ ぴりか」