

## バリ島～ロンボク島（元第十八日通丸）

### およびロンボク島～スラバヤ 乗船記

近藤貴行

2026年2月に、インドネシアのバリ島パダンパイ港～ロンボク島レンバール港を、宇野～高松を結んでいた元第十八日通丸（1990年西大寺造船所建造）である、DLU フェリーのダルマフェリー9に乗船。この船は加藤汽船のふじ丸を経て、2008年よりインドネシアで活躍している。

さらにレンバール港からスラバヤ港へ、同じくDLU フェリーのキラナ7（2021年インドネシアで建造 全長68×幅17m 総トン数1933トン）に乗船した。こちらは2021年にインドネシアで建造されたフェリーであるが、全長はほぼ同じである。

インドネシアには国営のペルニの他に多くの民間フェリー会社が存在するが、DLU フェリーは創業から50年たち最大手のようだ。またDLU フェリーは大型の日本の中古フェリーも多数保有している。

#### I バリ～ロンボク

##### ① 乗船

ネットでは運航会社のHPを見つけられなかったので、前日に港に直接行くも当日買いにくるよう言われた。港といっても立派なターミナルがあるわけでも無く、小さなプレハブのチケット売り場があるだけである。この航路は、1日あたり複数の便がありいくつかの船会社が共同運航しているようであるが、私は9時出港13時

着の便を選ぶ。。料金は、自転車込みで約 1000 円。購入にはパスポートを提示する必要があった。バリ～ロンボクはデンパサール空港近くの港をはじめいくつかルートがあるようだが、車両を載せられるのはこのルートのみであった。またバス～フェリー～バスの通しのチケットもあるようだ。

9 時出港のため 8 時には到着するも、自転車はバイクと同じく最終の乗船。車を載せてから、余ったスペースにバイクを積み込む。積み込みが終わってもしばらく出港せず、30 分ほど遅れて岸壁を離れた。船内放送も入るのだが、インドネシア語のためまったく分からない。

ロンボク島もかなり欧米人観光客に知られているようで、ツーリストもちらほら見かけた。

## ② 車両甲板

ランプは乗船は後方を使用し、下船は前方ランプから一方通行。また日本時代の写真と見比べると、当時は車両甲板に開口部があったが現在は塞がれている。

## ③ 旅客設備の配置

日本時代のこの船の存在を知らないため、どれくらい改造されているのかは分からない。また椅子席の他にベッドもあるので、もう少し長い航路にも就航しているようだ。わずか 4 時間の航海にも関わらず、椅子席よりもベッドのほうが人気だ。定員は日本時代は 285 人から 495 人に増加している。

元日本船だった痕跡はまったく無い。総トン数は、日本時代 699 トンから現在 2916 トンになっているが、外部デッキの煙突まわりが少し増築されているようだ。

DLU フェリーの船内には、やたらと社長（オーナー）の写真が飾っている。

## ④ 航海

速力は極めて遅く、日本時代は航海速力 12 ノットとなっていたが、せいぜい 9

ノット程度で走っていた。そのため航海中にデッキから釣りをしている人もいたほどだ。

ロンボク島に着いても入港待ちなのか、なぜか1時間近く沖あいに停泊。結局入港は14時半ごろだった。

## Ⅱ ロンボク島～スラバヤ

### ① 乗船

港から4kmほど離れた、ダルマフェリーの事務所で購入。13時出港、翌9時入港の21時間（時差1時間）の航海で、1隻で各港を隔日に出港している。チケットはVIPとエコノミーの2種類だが、VIPは個室では無くちょっと豪華なリクライニングシート席だったため、エコノミーを購入。またこの航路は別会社で、DLN OASIS（2019年建造 全長109m 総トン数9170トン）が走っていたが、夜出港して夜入港と使いにくかった。

港にはターミナルは無く、岸壁に係員が立っておりチケットのQRコードを読み取るだけである。入港が遅れたため、屋外の座る場所もないところで2時間ほど待つことになった。車はバイクや乗用車も積むがトラックが多い。

出港は1時間半ほど遅れて、14時半ごろやっと出発。珍しいことに、出港の際は、岸壁にスタッフが整列して手を振りお見送り。

### ② 車両甲板

乗船は徒歩客も含めて右舷後方のランプを使用し、下船は前方のランプも併用していた。

### ③ 旅客設備

パブリックスペースやベッドも含めすべて3デッキに集中している。最前部にはVIP用のリクライニングシート席が15席くらいだろうか。その後ろにシート席があるが、この席は誰でも使えるフリースペースのようだ。この1画にステージがあり、昼夜2時間ずつ歌のショーがあった。

その後ろには、フロントと飲み物などの売店、飲食できる4つのテーブルがある。

さらにその後ろには、大部屋のエコノミークラスのベッドが並んでいる。ベッドは基本2段だが、天井が高いところでは3段ベッドだ。何しろ全長68mの船で、他にトイレや階段も含めてこれだけの施設がワンフロアにあるから、ぎゅうぎゅう詰めである。

最上層の屋外デッキは、ブリッジの真上まで開放されているなど、スペースはかなりあるが、日中は気温が30℃もあるので日影もないから晴天は使いにくい。それでも暑くない時には外部デッキに人が集まってくるが、雨上がりの濡れているデッキでもスリッパで上がってくる。そもそも乗船客のうち靴を履いている人は1割もない感じで、老若男女問わずスリッパが圧倒的である。

船内の乗船客は、あまり椅子席は使わずベッドでくつろぐ人が多い。ベッドはビニール地の枕とマットレスが一体になったものが敷かれている。毛布の貸し出しはないが、暑いので掛け布団などは不要だった。

食事は全食事弁当が支給されるが、フィリピンと同様に朝昼夕食と同じような内容である。また食事をするスペースも無いので、ベッド上に直接弁当箱を置いて食べることになる。子供も多いし結構汁もあるのでかなりマットレスは汚れるが、おしぼりは無くみな食後にきれいに拭いている光景も見ない。ある幼児は、おもちゃのショベルカーで弁当のごはんをすくって遊んでいる。クルーは小まめに船内の清

掃をしているが、航海ごとにマットレスの拭き掃除をしているとは思えない。そんな訳で、日本人的にはかなり衛生面で難ありに感じる。

またトイレは5年前の建造にも関わらず、水洗では無い。アジアによくあるバケツに貯めた水を、手おけで便器に流すタイプだ。しかもシャワールーム兼用のため壁も床もべちゃべちゃな上、なぜか20年以上使っているのではないかと思うほどの汚さであった。

#### ④ 航海

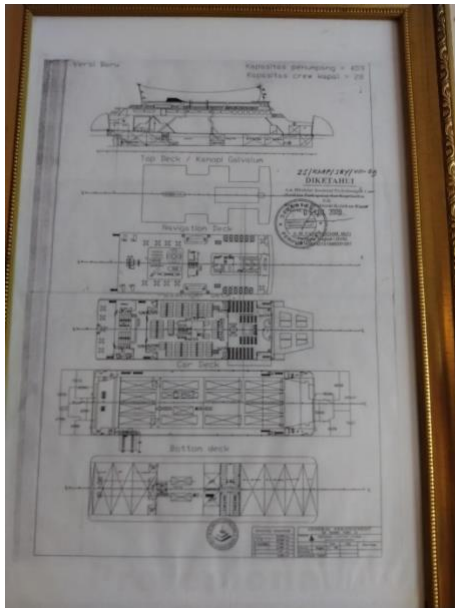
出発するとすぐに、元オーシャン東九フェリーと思われる船がタグに引っ張られながら、出港準備をしている。なおオーシャン東九フェリーの旧船は4隻ともインドネシアに渡ったが、オーシャンいーすとのみバリ島沖で火災事故で沈没したようだ。また湾内には大小さまざまな10隻以上のフェリーばかりが停泊していた。外洋に出ても数時間は元オーシャン東九フェリーはすぐ後ろを走っていたが、せいぜい時速20~25km/hだから、かなり省エネである。

さてロンボク島~スラバヤは距離は500kmほどだろうか、これを21時間かけて走るからかなりゆっくりである。それにしても外洋をこれだけ長時間走るのに、全長が68mだとかなり揺れを予想していたが、まわりを含めて船酔いの人は見当たらなかった。

翌日は、予定の9時を2時間15分遅れて入港。出港が1時間半ほど遅れたので、航海時間としては45分余分にかかった計算である。スラバヤはインドネシア第二の都市のため、港に近づくと多数の船が港の外に泊まっていた。

# I バリ島～ロンボク島



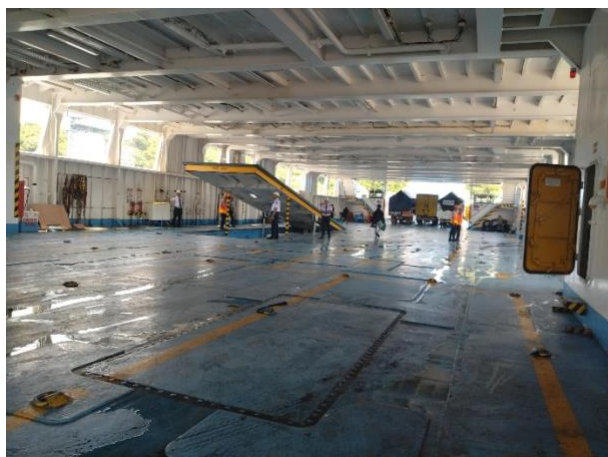


UKURAN UTAMA	
Panjang seluruh (Loa)	60.89
Panjang garis air (Lpp)	58.00 m
Lebar Moulded (B)	17.50 m
Lebar (B)	13.90 m
Tinggi (H)	4.00 m
Sarat (T)	2.75 m
Kapasitas Penumpang	495 Orang
Jumlah ABK	25 Orang
Gross Tonnage	2916 GT
Kapasitas Mesin	2 x 1400 HP
Daerah Pelayaran	LOKAL
Lintasan Pelayaran	Ketapang - Lembar





## II ロンボク島～スラバヤ





上段右写真のレーダーは夜間も含め回っていなかった。

中段右写真の、後方の黒煙を吐いているのは、元オーシャン東九フェリー。



**BLGE PUMP** 4.0 m Head 2

**PRINCIPAL DIMENSIONS**

LENGTH OVERALL (LOA)	= 68.94 M
L PERPENDICULAR (LBP)	= 60.00 M
BREADTH (B)	= 17.00 M
HEIGHT (H)	= 4.50 M
DRAUGHT (T)	= 3.10 M
V MAX (Vmax)	= 12.7 kn
V Service (Vs)	= 12.0 kn
CREW	= 44 PERSONS
PASSENGER	= 477 PERSONS
CAR	= 20 UNIT
TRUCK	= 21 UNIT
MOTORBIKE	= MENYESUAIKAN
PROPELLER UNIT	= 2 X 1400 HP
MAIN ENGINE	= FIXED PITCH PROPELLER
PROPELLER TYPE	(PPP)
DIAMETER	= 2000 mm
NUMBER OF BLADE	= 4
BOW THRUSTER	= FIXED PITCH PROPELLER (PPP) ELECTRIC DRIVEN 150 kW

KI - A100 (3) P (W) "RO-RO PENUMPANG KENDARAAN" - SM  
DAERAH PELAYARAN = "PERAIRAN INDONESIA"

**PT ADILUHUNG SARANASEGARA INDONESIA**

OWNER: **PT DHARMA LAUTAN UTAMA**

SHIP NAME: **KM. KIRANA VII**

DWG NAME: **SAFETY, FIRE CONTROL & EVACUATION PLAN**

SCALE: 1:300	SIGNATURE:	DATE: 18.09.2021	DRAWING NUMBER: A.062.19.F/
DRAWN BY: CE	CHECKED BY: SYT	APPROVED BY: KASIMUS	SHEET: 3

**DECK 4** RUANG GILI TRAWANGAN  
MUSHOLLA  
TOILET

**DECK 3** LOBBY INFORMASI  
RUANG RINJANI  
RUANG GILI AIR & GILI MENO  
RUANG SENGGI  
RUANG MANDALIKA  
RUANG DIABEL  
RUANG MEDIS  
CAFETERIA, MATARAM & SEMBALUN  
RUANG MEROKOK  
TOILET

**DECK 2** KENDARAAN SEDANG  
KENDARAAN BESAR

**DECK 1** KENDARAAN KECIL  
KENDARAAN SEPEDA MOTOR



**pertunjukan Live Music**

SESSION 1: 19.00 - 21.00 LT

SESSION 2: 07.30-09.30 LT

SESSION 3:

**MISS PUPUT**

**MR SUNAR**

**MISS. AMALIA**

We Serve The Nation







下段 2 枚は、ロンボク島での元オーシャン東九フェリー（船名不明）

他にも多数のフェリーがおり、中には元日本船もあったと思われるが、残念ながらよく分からない。