

# 月刊 共有船

鉄道・運輸機構共有  
貨物船・旅客船

(一社)船舶整備共有船主協会機関誌

- 〈国交省 海事局〉
- 内航船「省エネ格付け」制度(暫定)における第2弾格付け決定
- 女性船員の活躍促進に向けた女性の視点による提案
- (i-Shipping)造船技術の研究開発15件の支援を決定
- 〈IMO〉
- 国際海運 世界で初めて「今世紀中のGHG排出ゼロ」に合意
- 126回 OECD造船部会の結果概要
- 紹介 石灰石運搬船「日翔丸」竣工
- 〈JRTT〉
- 19回「鉄道のある風景写真コンテスト」応募作品募集
- シップ・オブ・ザ・イヤー2017 応募作品出揃う
- SESの未来に向けて(4)
- 微量水素ガスの予混合によるディーゼルエンジンの燃費改善
- 〈海上保安庁〉 ◇29年の海洋汚染の現状
- ◇29年の海難の現況と対策
- 〈総連合〉循環資源の海上輸送実績(28年度実績)
- ◇金利の改定 ◇各組合の総会及び懇親会日程

石灰石運搬船  
日翔丸



6  
2018

建造 /  株式会社三浦造船所  
大分県佐伯市鶴望4900番地  
TEL. 0972-22-2033  
FAX. 0972-22-0301  
URL <http://www.miurazosen.jp>

船主 / 松栄株式会社  
福岡県北九州市若松区本町一丁目15-10  
TEL. 093-761-6262  
FAX. 093-751-4820  
URL <http://www.shoei-company.jp/>



〈連載(314)〉

## イスタンブールのフェリーを見る



大阪経済法科大学・客員教授  
池田 良穂

4月に、イスタンブールにあるユルドース工科大学の船舶工学科が主催する国際会議に招待されて、3年ぶりにイスタンブールを訪問し、たくさんのフェリーに出会うことができた。

トルコのイスタンブールは、地中海とダーターネルス海峡でつながるマルマラ海と、さらに内陸にある黒海をつなぐ狭い海峡であるボスポラス海峡の南の出口に位置する大都会であり、この海峡はアジアとヨーロッパの境界線ともいわれている。海峡の全長は約30kmで、両岸にはオスマントルコの時代からの宮殿や要塞、イスラム教の教会にあたるモスクが点在しており、高級別荘なども並んでいる。

また同海峡は、黒海油田から産出される原油を運ぶタンカーや、黒海沿岸のブルガリア、ルーマニア、モルドバ、ウクライナ、ロシア、ジョージア(旧グルジア)等の各国の輸出入貨物を運ぶ貨物船の幹線航路になっており、大小の船が午前中は北向きに、午後は南向きに一列になって航行をしていた。

この海峡には3本の橋と1本の海底トンネルがあるが、陸上の都市部では慢性の交

通渋滞があるため、市民の足はもっぱら海峡内の港を結ぶ多数の小型フェリー群となっており、その数は驚くほどで、さらに多数のボスポラス海峡を観光する遊覧船とレストラン船も運航されている。

さてユルドース工科大学のキャンパスは、ボスポラス海峡に面したユルドース宮殿に隣接しており、学長室のある本部建物がユルドース宮殿の一部という名門大学であり、10年ほど前から国際化を積極的に進めており、今回招待された国際会議もその一環として定期的で開催されている。今回の会議では、筆者が若いころに研究開発した「船舶の横揺れ減衰力の推定法」が、「池田法」としてIMOのSOLAS規則の非損傷時復原性基準の中で使われるようになったことから、基調講演として、その歴史的背景とまだ残る問題点等について話して欲しいということから招待を受けることとなった。

成田空港からのイスタンブール直行のトルコ航空便は、満杯の旅客で、団体を含めた観光客も多かった。最近もトルコ周辺の

中近東は、政情が不安定で、数年前にはイスタンブール空港でのテロ事件も発生しているのに、トルコ観光も控えられているのかと思っていたが意外な盛況ぶりに驚いた。

飛行機はロシア上空を飛ぶ大圏航路を飛び、12時間余りでイスタンブール空港に到着した。到着したのは早朝4時であったが、大学の若い先生が迎えに来てくれており、宿泊するタイタニックホテルまで送ってくれた。ホテルの内部は、客船タイタニックの写真や、古い航海機器などが飾られていて、船好きの筆者の心をくすぐる宿であった。

朝の5時には近くのモスクからコーランの歌うような読経が響き渡る。日が昇るまでホテルで休憩をしてから、7時過ぎに、ボスポラス海峡に面するフェリーターミナルにでかけた。ボスポラス海峡の兩岸の各地にフェリー網が網の目のように張り巡らされており、フェリー、観光船がたくさん行き交っている。そのほとんどが旅客専用のフェリーであり、自動車も運ぶカーフェリーは3航路だけである。

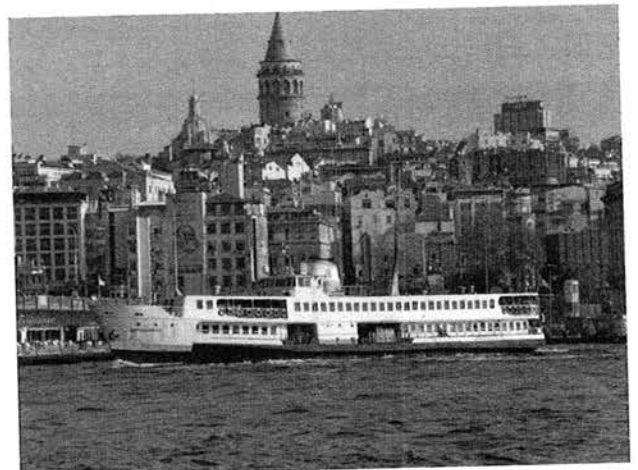
かつては国営のフェリー会社を中心であったが、その会社も民営化され、さらに新興の民間フェリー会社、観光船会社がしのぎを削っている。料金は、陸上の電車やバスでも使えるイスタンブールカードで支払うようになっており、どの会社のフェリーにも乗船できるようになっていた。ただし、カードの発行機は、トルコ語の表示のみで、外国人観光客には非常に使いにくいもので、購入に難渋していると、トルコ人の若者が手伝ってくれた。日本に来る外国人観光客

も、日本の中ではこうした状況に陥っているのではないかと思った。日本では、政府の訪日観光客誘致政策の一環で、だいぶ状況はよくなってはいるが、さらなる観光客目線での改善の必要性を実感させられた出来事であった。

国営時代からの古いフェリーも健在であったが、各社の現代的な新鋭フェリーの姿もあり、国際会議の前後の3日間の日程で、計10隻ほどのフェリーでの短い航海を楽しむことができた。かつての国営フェリーは民営化されたとはいえ、ターミナルの優先使用权があるようで、比較的運航頻度が少ないが、他の新興民間フェリー会社は狭い岸壁に船首付で何隻も同時着岸して、多頻度運航をしていた。



フェリー、バス、電車共通のイスタンブールカード。日本でも普及しているプリペイド型



国営フェリー時代からの在来型フェリーが、まだ、たくさん活躍していた。





新鋭の両頭フェリーが次々と就航し始めていた。在来型が横付け着岸なのに対して、新鋭フェリーは縦着けで、岸壁の使用長さを小さくしている。



新鋭両頭フェリーの下船風景



新旧フェリーが並んで走行する様子



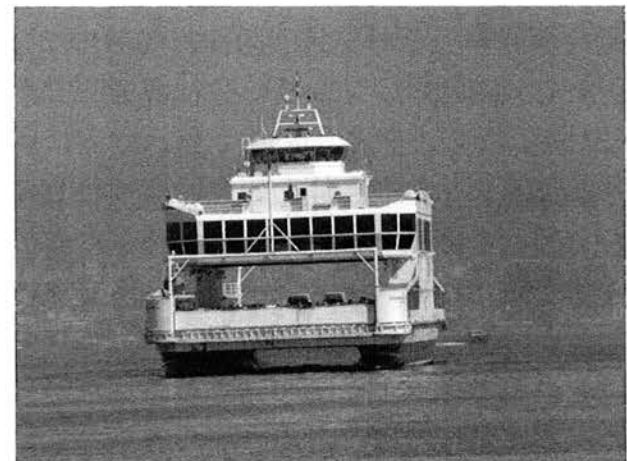
新興民間フェリー会社は、すべて縦着けで岸壁の有効利用ができています。



新興民間フェリーの最新鋭両頭フェリー。狭い船幅でも十分な復原性をもっているとのこと。計20隻が建造される予定とか。



マルマラ海横断航路に就航する車両搭載型の最新鋭フェリー。双胴型で23ノットと比較的高速で航行する。



同上のカーフェリーを正面からみると、双胴型であることがわかる。