

九州商船の「いのり」への取材乗船(その3)

事務局長 池田良穂

11月29日、朝6時半にはホテルをでて、有川港から「びっぐあーす2号」で佐世保に向かいました。この船は、三井造船建造の大型双胴高速船で、元々は南海汽船の和歌山～徳島航路に就航していた「びいなす」です。同航路の高速船運航が廃止になり、五島産業汽船が購入して「びっぐあーす2」となりましたが、同社が2018年に倒産し、その後、所有者の地方自治体から九州商船がチャーターする形で、佐世保と上五島間の航路に就航しています。7時に出港した「びっぐあーす2号」は1時間25分で佐世保港に到着しました。

佐世保発10時30分の「いのり」に乗船。船上で大内田さんの船づくりにおけるこだわりを拝聴しました。ひとつは船首デッキの作業性。痩せた船体のため船首デッキが細く狭くなり、離着岸時の作業性が悪くなります。そこで船首デッキの船首方向に、船の幅のまま伸ばして面積を確保。ブルワークへのスリットと共に、これが離着岸時の船員の負担を大幅に減らしたといます。その結果、船首からみるとデッキ部分が膨らんだ形状になっています。さらに、この張出形状は離着岸時の船員の作業性の向上だけでなく、荒天時のスプレーがブリッジに当たる回数も大幅に減少したとのことでした。

小値賀島で下船して、津和崎まで海上タクシーで移動し、さらにタクシーで有川に移動して、「フェリーなみじ」に乗船。19時に佐世保に到着して船三昧の旅を終わりました。詳しくは会誌 Cruise & Ferry 等にてご紹介します。



「びっぐあーす2号」。上は五島産業汽船時代のカラー、下は九州商船カラーに塗り替え後の姿。



佐世保港に入ったところで護衛艦「さわざり」と反航しました。



「フェリーなみじ」と反航。唯一の旧九州商船カラーです。



佐世保港に入港する「いのり」。長崎航路の「万葉」姉妹がスプリット船尾船型だったのに対して、在来型の船尾にしたのは波の中での運動性能を考えてのことだそうです。フィンスタビライザーはやめて、ビルジキールの幅を増し、アンチローリングタンクで横揺れ対策をしたとのことでした。マストの違いにもご注目ください。



「いのり」の船首の張出は離着岸時の作業性確保のためのもの。荒天時のスプレーがブリッジの窓に当たる確率も大きく減らす効果もあったとのことでした。



左右非対称の観音開きのバウバイザーも大きな特徴。



船尾形状のアイデアについて説明する大内田常務。随所に同氏のアイデアがみられます。



煙突は重心上昇を抑えるためにパイプむき出しにし、船内からの排気で煤を飛ばすというアイデア。煙突の後ろには煤除けも兼ねた整流板が設けられています。



船尾のマストもパイプを使ったものにして、船員がメンテ時に容易に登れるように配慮しているとのこと。また、マストの振動をとめるためのステーを張る必要もなくなりました。



レーダー用の船首のマストはパイプを使って低く、軽く製作したといわれています。



「いのり」のブリッジ。「樺」クラスと比べて窓の配置を工夫して視界がよくなったとの船長の弁でした。



アンチローリングタンクが最上階に設置されています。両側を結ぶパイプは空気の移動のためのものです。



「いのり」の2等室は中央の広い廊下の左右に配置されています。



小値賀島に到着する直前に「太古」と反航しました。



ブルワークの上部の切込みにご注目!!船員の係船作業が楽になったとのこと。



小値賀島から津和崎までの移動は海上タクシーを利用しました。



最後の乗船は「フェリーなみじ」。1987年の建造なので代替も近いと思われ、どのように進化した船になるのか期待が膨らみます。写真は「びっぐあーす2号」の上から撮影した「フェリーなみじ」です。



「フェリーなみじ」のブリッジです。



「フェリーなみじ」の船尾からみた五島列島の夕焼けです。きれいな景色が船旅のひとつの醍醐味ですね。