



〈連載(337)〉

シップ・オブ・ザ・イヤー2019の小型客船部門



大阪経済法科大学・客員教授
池田 良穂

前号に引き続き、シップ・オブ・ザ・イヤー2019についてご紹介しよう。同賞は、グランプリの1隻以外に部門賞が設けられている。同賞の設立当初には、グランプリ1隻だけの受賞だったが、8年目からは準賞が設けられた。これは用途も大小もさまざまな船の中から1隻だけを選ぶのは至難の業で、選考委員からは「フランス料理と中華料理を比べてどちらが秀でているかを決めるようなもの」との手厳しい声もあったためである。

さらに造船所側からは、黙々と貨物を運んだり、作業をしたりする貨物船では受賞の可能性は少ないので、応募しても無駄といった雰囲気もでてきて、応募船の数は年々減少していった。当時の選考委員長の柳原良平画伯からは「毎年応募船が少なく、造船所のやる気が感ぜられない」という厳しい言葉もいただいた。

そのような状況で、筆者は、シップ・オブ・ザ・イヤーも所掌する広報理事に就任することになった。ちょうど15年前のことである。

担当一年目の応募船は、締め切り2週間前で1隻のみ。急遽、造船所や海運会社にお問い合わせをしたものの、締め切り日になってようやく1隻増えて2隻になった。

なんとか抜本的な改革が必要だ。そこで、船を部門別に分けて部門賞を設定することにした。こうして、シップ・オブ・ザ・イヤーは、グランプリ1隻(グランプリとは公式には呼んでいない)と、各部門賞が選定されるようになった。現在、部門賞は、大型客船、小型客船、大型貨物船、小型貨物船、漁船調査船、作業船特殊船、海洋構造物の7部門になっている。

2019年の応募船を部門ごとに見てみると、小型客船部門には5隻と、小型貨物船部門には4隻であった。いずれも内航船であり、どちらかと言えばこれまで日の当たらない船として、あまり応募がなかったが、ここにきてたくさんの応募があったことは誠に喜ばしい。中でも、小型客船部門から今年のグランプリがでたことは、内航船への注目度を一気に上げることとなったと思

う。以下には、小型客船部門の受賞船と、惜しくも受賞を逃した3隻の応募船について紹介したい。

さて、内航客船部門の応募船は、グランプリに輝いた「e-Oshima」をはじめとして、瀬戸内海汽船の「シーパセオ」、網地島ラインの「シーキャット」、トライアングルの「Sea Friend 8」、九州商船の「いのり」の計5隻であった。

選考委員会におけるグランプリの選考で、「e-Oshima」と競い合ったのは瀬戸内海汽船の「シーパセオ」であった。前者が技術で特に秀でており、後者は内装デザインで特に秀でているというのが多くの選考委員の意見であり、どちらをグランプリにするかには激しい議論が繰り広げられた。その結果「e-Oshima」がグランプリ、「シーパセオ」が部門賞となった。

小型客船部門賞を受賞した「シーパセオ」は、瀬戸内海汽船が運航する広島～呉～松山航路のカーフェリーであり、航海時間は2時間40分。同じ航路には1時間～1時間17分で結ぶ高速旅客船が就航している他、陸上交通として瀬戸内海を島伝いに高速道路で渡る「しまなみ海道」もある。こうした競合する交通手段との役割分担をどうするかを考え抜いたコンセプトとなっていたのが印象的な船だ。

「瀬戸内海を船で移動することの豊かさ」を感じてもらうための「海上を移動する心地よい公園」が基本コンセプトだ。筆者が実際に乗船してみた印象では、美しい瀬戸内海を借景として楽しめる移動する公園のように思えた。もちろん、船内にも公園内

での多様性と回遊性を確保して、疲れればお茶を飲み、お腹がすけば食事を楽しむこともできる施設が整っている。さらに疲れれば座ったり、ごろ寝をしたりできる。しかも、随所に靴を脱いでゆったりできる仕掛けができているのは、多湿で高温な日本ならでは心遣いであろう。海風を浴びながら船旅の醍醐味を満喫できるオープンデッキも、公園そのもので、人工芝の空間や、あずま屋などが配置されている。特に選考委員の中のプロのデザイナーの評価が高く、小型客船部門賞に輝いた。



小型客船部門賞に輝いた「シーパセオ」。広島～呉～松山航路に就航する。

残念ながら受賞を逃した3隻の小型客船も、いずれも素晴らしい船だ。

まず、網地島ラインの「シーキャット」は、10年前に震災の被害を受けた宮城県の石巻市と、沖合の網地島、田代島を結ぶアルミ製の高速旅客船だ。同社は、震災時には所有船3隻がいずれも沖だしして難を逃れ、いち早く運航を始めて両島での生活を守った立役者で、うち2隻の高速船の代替として建造された。網地島、田代島共に、他の離島と同様に過疎化が進んでいるが、船会社を中心として観光での島おこしを行っており、船の利用者は島民から1割で、観光

客等の島外客が9割という。まさに離島航路船によって交流人口を増やすことに成功した事例となっており、夏場の多客期には積み残しがでるほどの盛況ぶりという。



石巻～田代島～網地島～鮎川を結ぶ「シーキャット」

こうした状況のもと、「シーキャット」は島民の足としてはもちろん、観光客の利便性も向上させる期待の新鋭船として登場した。25ノットの速力を少ない燃費で達成するためには、走行中のトリムが最も大事になる。船尾船底に取り付けた可動式トリムタブの調整によって、航海速力における最

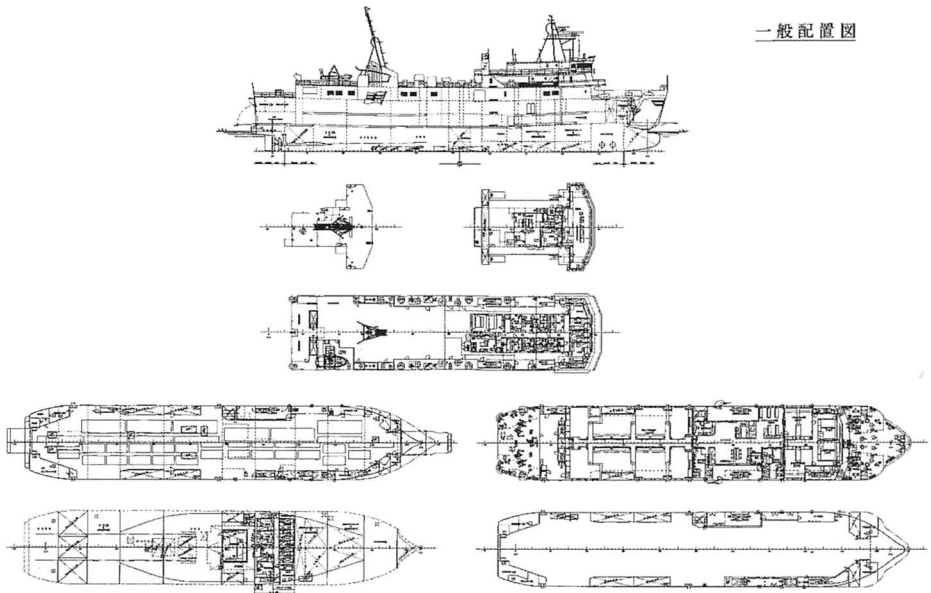
適なトリム角を見つけ出してきた。

また、港によって異なる岸壁高さに応じて6ヶ所の乗降口を設けて、車椅子での乗下船を可能にしている点も光っている。

九州商船の「いのり」は、佐世保と上五島を結ぶ離島航路のカーフェリーで、就航率の向上、乗り心地の改善、航海時間の短縮の3つの利用者の要望に応えるために、新しい技術と、信頼のおける伝統の技術をうまく融合させたコンセプト設計が光っている。

まず船首デッキの作業性の改善だ。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る。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う。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る。



「いのり」の一般配置図

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。また、重心を下げるために煙突はパイプむき出しとし、船内からの排気で煤を遠く飛ばす工夫も見事だ。レーダーステアもパイプを使ったもので、軽く、ステーの必要もなくしてシンプルでかつデザイン性のあるフォルムにしている。



佐世保～上五島航路に就航する「いのり」

最後に紹介するトライアングルの「Sea Friend 8」は、東京湾に浮かぶ無人島猿島と横須賀港を結ぶ双胴の82総トンの小型客船だ。鋭い船首が下に行くほど前方に傾斜した独特の形状をしており、船首の浮力確保と低揺れの軽減を狙っている。

また、プロペラを双胴の船底を半円状にくり抜いたトンネル型として高速域での推進効率を上げるとともに、プロペラ下端を挙げて海底に接触するのを防いでいる。こ

の船のもうひとつの特徴が、平時の観光船の役割に、いざという時の多目的防災船としての機能を付加したことにある。船首にはドローンの発着場所を確保しており、上空からの被災地の現状撮影ができる体制を作り、地方自治体との連携を強化している。また災害時の、東京湾内での人と物資の搬送の役割も担うという。

1995年に関西を襲った阪神淡路大震災の時には、陸上交通網が寸断されて、人の海上輸送に小型客船が活躍をした。その当時は大阪湾内には客船が結構いたが、今では数えるほどしか残っていない。平時は観光船や交通船として稼働して、いざという時には防災船として活躍できる船の必要性は、東京湾だけでなく、南海トラフでの地震の可能性のある東海、近畿、四国の各地、そして全国の津々浦々において高まっているように思う。



横須賀～猿島を結ぶ「Sea Friend 8」(トライアングルHP)

