



〈連載47〉

## 高速船による五島への旅



大阪府立大学船舶工学科助教授

池田良穂

**ひさしぶりに** 長崎にやってきた。大阪から飛行機でわずか1時間強。界の自宅を午後3時前に出て、7時すぎには長崎市内のホテルにいた。長崎では宿泊を、長崎の海の玄関口である大波止の客船ターミナルのすぐ前にあるホテル・ニューポートにとった。翌日早くにジェットフォイルで五島まで渡るため、足の便のよいホテルが必要だったせいもあるが、船ファンの筆者にはもうひとつの目的があった。

このホテルの客室に入ると、窓から長崎の港が見渡せる。このホテルの屋上に昇れば眼前に港が一望のもとに見渡せ、さらに景色はよい。ここから棧橋に出入りするカーフェリーや小型客船、そして話題のジェットフォイルまで眺めているとあきることがない。正面には現在三菱の長崎造船所で建造中のクルーズ客船「飛鳥」の姿が見える。客船ファンには応えられないロケーションである。夕闇せまる中、ホテル・ニューポートの屋上で、ビールを片手にしばし時間が過ぎるのを忘れた。さらにひとつ付加えれば、このホテルは九州の内航客船会社の老舗である九州商船の本社ビルの中にあり、1～3階までは事務所、4階以上がホテルとなっている。九州商船を訪問するわけではないが、このことも内航客船ファンの筆者に

にとってはなんだか嬉しい。

**翌日、** 7時に客船ターミナルに集合。40分発の九州商船のジェットフォイル「ペガサス」に乗船した。第1便なのにもかかわらず満船。夏休み前の梅雨であったから、この時期で満船ということは、かなりの盛況と言えよう。棧橋を離れ、艇走で港の出口付近まで航走した後、エンジンの出力を上昇させると共に、船は速力を増す。客室内にある速度表示がグングンと上がっていく。窓からのぞいていると、船体底部から出ていた白いしぶきがやがて消え、船は完全に水面上に浮き上がったことがわかる。速度表示は75km/h程度を示している。それまで多少動揺していたのが、翼走に入った途端にピタリと止る。この耐航性の良さがジェットフォイルの自慢である。港の外にでるとかなりの波がでていたが、きわめて滑らかに滑るように進む。ガスタービンの多少甲高い音がやや耳障りだが、後は快適そのものである。途中、濃霧がでて一<sup>時</sup>翼走を止めるという珍しい経験に遭遇した。波は横波で、1m半程度はあった。同調周期からは外れていたの<sup>？</sup>だが、上下揺れは大きいものの、横揺れは思ったほどは大きくならなかった。10数分後、霧が薄くなり、再び翼走を開

始した。

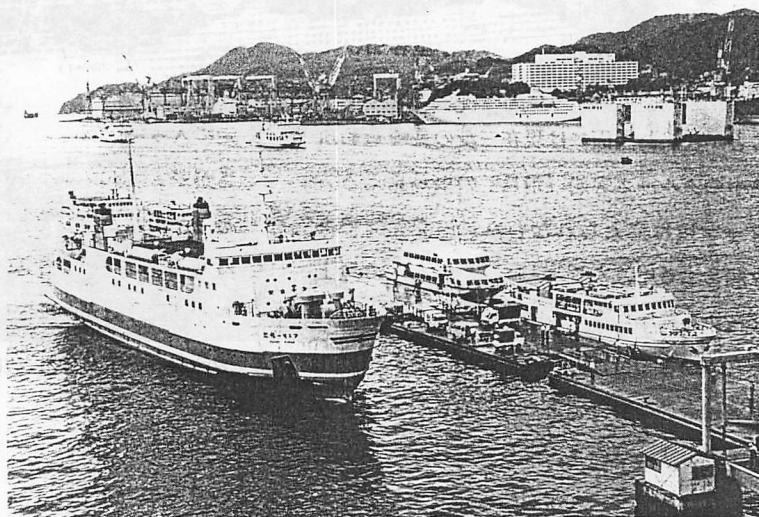
スケジュールよりやや遅れて五島の福江着。乗下船を済ませると、すぐに船は岸壁を離れ、次の寄港地である上五島の奈良尾に向う。ここでも8割近い乗客が乗っている。

**筆者は、** この上五島で石油備蓄基地の見学も含めた海洋工学の研究委員会に出席し、翌日再びジェットフォイルで長崎に戻るようになっていた。九州商船のカーフェリー「福江」が出港していき、つづいてジェットフォイル「ベガサス」が入港してくるようになっていたが、定刻を過ぎても姿を現さない。やがて、エンジントラブルが起こり福江港に引き返した、とのアナウンスがあり、さらに数分後には、この便が欠航となるとの情報もたらされた。九州商船側では、急ぐ乗客には海上タクシーをチャーターすることを勧め、我々一行30数名も高速艇タイプの海上タクシーで長崎に向うこととなった。

この海上タクシーは、50名乗り、30ノットの単胴型の半滑走艇で、300馬力エンジン3基、3軸プ

ロペラの高速艇である。船内は極めてシンプルで、椅子が6脚ある他は、カーペット敷きの大部屋が船首と船尾にある。船に弱い人は、さっそく船尾寄りの比較的揺れない場所に席をとっていた。

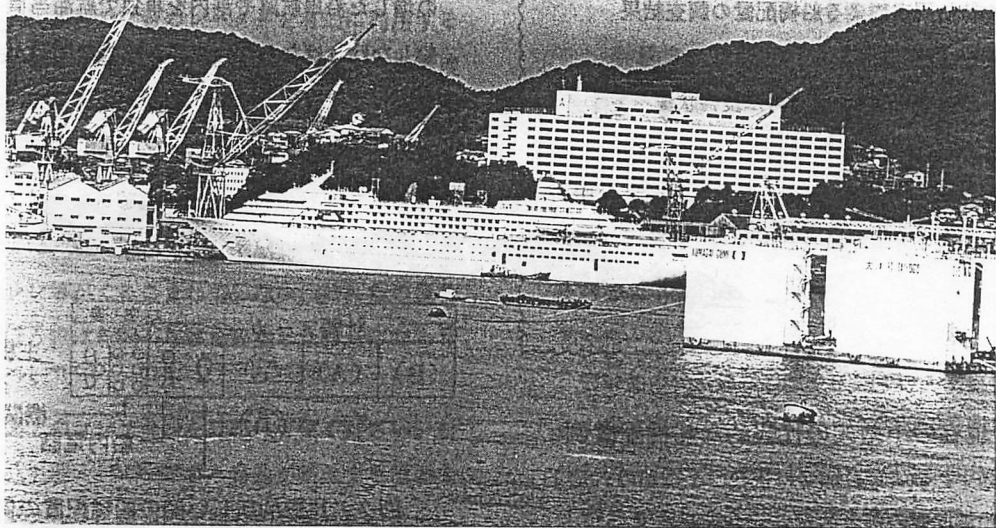
港を出ると、船は主機の出力を上げ、船首を少し持ち上げて半滑走状態に入る。GPS<sup>衛星</sup>測位システム（人工衛星を利用した位置計測システム）に表示される速度によると27ノット。海上の波は昨日に比べるとかなり少なくなっているものの、半滑走型高速艇のためかよく揺れ、またパンチングも時々起こる。さすがに、顔色のすぐれない人も目立つ。それを尻目に、筆者はキャプテン（もちろん彼以外に船員はいない）の横の席に座らせてもらい、このスピード感溢れ、飛び跳ねるような高速艇の航海を十分に堪能した。ただひとつ悔しかったのは、港でばたばたしていたため乗船時にビールを持ち込まなかったこと。これでビールでもあれば最高の航海であった。この海上タクシーを利用したことにより、ジェットフォイルの耐航性のよさが実感された。



長崎の大波止棧橋

途中、日本郵船のクルーズ客船「飛鳥」が、海上試運転をしているのに出くわした。同船は、総トン数27,000トン、旅客定員584名の本格的なクルーズ客船で、その姿は先に日本郵船が建造したクリスタルハーモニーと比較的似ており、それを小さく縮めたようにも見える。日本郵船は、周知の通り、世界の最高級クルーズの市場を狙う「クリスタルハーモニー」、探検クルーズに新風を送った「フロンティア・スピリット」の2隻を世に送っている。しかし、この2隻は北米および欧州の市場をメインターゲットとした事業展開を図っている。こうしてクルーズに関するノウハウを蓄積した同社が、初めて日本市場で勝負するた

めに建造しているのが3隻目のクルーズ客船「飛鳥」であり、筆者は特別の興味を持って同船を見てきただけに、洋上でのこの出会いは嬉しかった。この船が、日本のクルーズ市場の拡大に大きな寄与をし、日本に大きなクルーズ・マーケット形成できるのに期待が集る。平成元年のクルーズ元年以来、各クルーズ運航会社が、マーケット拡大のために大きな努力をしてきたが、この飛鳥の完成をもってクルーズ客船の新造も一段落。まさに、日本にレジャーとしてのクルーズが本当の意味で根付くかどうかの、重要なキポイントに差掛かったと言える。



ニューポート屋上から見た艀装中のクルーズ客船「飛鳥」