

〈連載⑦〉

続・高速カーフェリーの時代



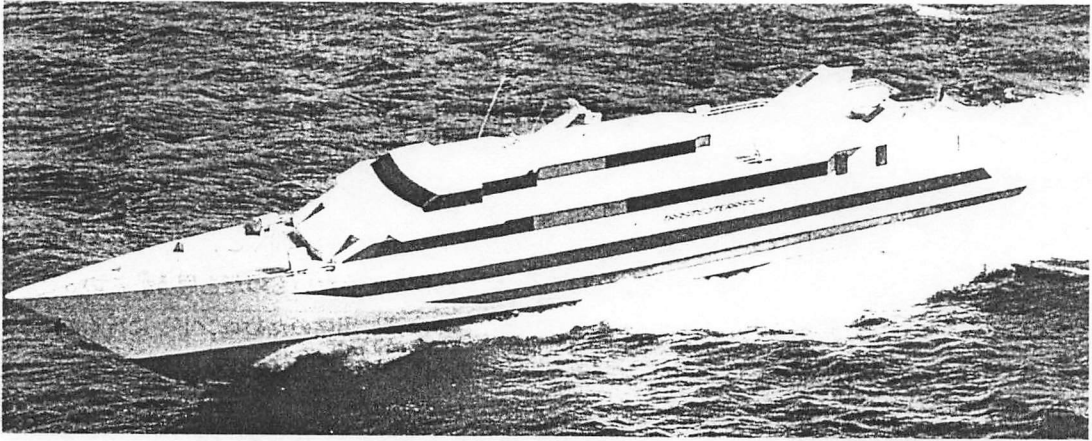
大阪府立大学海洋システム工学科助教授

池田良穂

先月号の本欄で「高速カーフェリーの時代」という表題で、日本における高速カーフェリーの可能性と、その採算性について書かせて頂いた。その掲載された「公団船」が自宅に届くのと相前後して、数件のお問い合わせが主に内航客船会社から入ってきた。今まで、本欄を執筆してきたが、これほど早い反応ははじめてである。それだけ、高速カーフェリーが注目を集めているということなのであろうか。特に、九四フェリーが川崎重工製のウェイブピアサー型高速カーフェリーを発注して、来年には国内に初登場することが決ったから、なおさら関心と呼んでいるようだ。来年あたりから、主に短距離航路において本格的な超高速カーフェリーの新しい時代の幕が切って落とされ、全国的なひとつのブームにもなるように思う。ただ、高速船には高燃費というハンデがついてまわる。十分なフィージビリティ・スタディを行なうことが重要であることは論をまたない。

また、先月の本欄では内航客船の採算性を計算するためのプログラムを開発したことも書いたことから、このプログラムの入手依頼もいくつか飛び込んできている。このプログラムは、現在マニュアルを印刷中で3月末には完成予定である。「第8回クルーズ客船&フェリー研究会」の席上では1

月末の完成と発表したが、マニュアル執筆が遅れてしまい、2ヶ月ほど完成が遅れてしまった。プログラムを作成した女子学生は、2月末になんとかマニュアルを書き終え、現在はスキーを楽しみに行ってしまった。さて、このプログラムについてももう少し詳しく説明しておこう。使用するハードは、国内では最も普及しているパソコンであるNECの98シリーズである。ディスク装置が2基ついている機種であればほとんどの機種でも使うことができる。スイッチを入れれば、そのままシステムが立ち上がり、後は画面の指示に従って、船価、航路長、航海数、エンジン馬力、船員数、旅客定員、自動車搭載数、港費など必要なデータを入力していくと、採算分岐計算がなされ、各消費率における運賃の採算分岐点が数秒で表示される。船の価格や旅客数などを変更するのも簡単にできるので、ゲーム感覚で船の採算計算などが行なえる。経営者だけでなく、乗組員や陸上職員にも、簡単にコンピュータシミュレーションを通じて経営の根幹に係わる採算性に関する素養をつけてもらうことができるなかなか面白いシステムである。ついでに宣伝もさせていただくと、このシステムは3月末に「内航客船経済性評価システム」として「船と港」編集室 (FAX. 0722-70-0612)



スペインのバザン造船所が建造した高速カーフェリー「フェリーラピドー92」

から発売になる。価格は18,000円。書店の市販はしないので、直接ファックスで申し込んで頂けると直送される。

さて、話題を高速カーフェリーに戻そう。ヨーロッパでは、高速旅客カーフェリーが、今、まさに脚光を浴びている。前述のオーストラリア製のウェーブピアサー型カーフェリーだけでなく、いろいろな高速カーフェリーが計画され、続々と姿を現わしつつある。その中の幾つかをここで紹介してみたい。

まず、欧州のカーフェリーオペレーターとしては最大手であるスウェーデンのステナ・ラインは、フィンランドのフィンヤードに全長124m、旅客定員1500名、乗用車375台、航海速度40ノットの双胴型超高速カーフェリー2隻を発注して、欧州カーフェリー界を震撼とさせた。完成は1995年の予定という。同社は、またオーストラリアのインキャット社に80m型のウェーブピアシング型カーフェリーを発注しており、これは94年に引き渡しを受ける。

イタリアでは、全長101.7m、旅客定員

450名、乗用車126台とバス4台を搭載して、航海速度43ノットという単胴の超高速カーフェリー「グイッソ」が昨年7月にイタリアの高速船メーカーとして有名なロドリゲス造船所で完成し、イタリアの大手内航海運会社ティレニア・ラインの運航によるイタリア本土とサルジニア島を結ぶ124海里の航路に投入された。航海時間は従来船の7時間30分から、3時間30分に短縮された。約半分の航海時間となり、利用者には人気を呼んでいるとのこと。船型ディープVのハードチェーン型で、船体はハイテン、上部構造物はアルミ製。船体重量は約千トンで、ペイロードは161トン（このうち搭載車の重量は125トン）、燃料は60トン搭載となっている。主機は20,800KWのガスタービン1基と2基の3,565KWのディーゼル機関。曳波の影響を避ける必要のある港内および湾内はディーゼル機関によって約20ノットで航行する。高速艇の最大の欠点である耐航性能の悪さが、100m近い大型高速船になると、どの程度緩和されるかは大変興味深い所であり、同船の実績を早く知りたいものである。同船は今年の夏の稼働で約6万人の乗客を獲得して、幸先の良いスタートを切っているとのこと。

スペインではやはり単胴のアルミ製高速カーフェリーが建造されている。スペインの大手内航客船会社トラスメディタリニア社がスペインのバザン造船所に発注した「フェリー・ラピド92」型の2隻。こちらもディーブV・ハードチャイン型の典型的な高速艇タイプである。全長は96.2mと「グィツ」に比較すると一回り小型。旅客定員は378名、乗用車76台とキャラバン11台を搭載する。満載排水量946トンのうち、旅客と車の重量は合計127トン。最高速力は37ノット、航海速力34ノット。主機は5000KWディーゼル4基で、4基のウォータージェットによって推進する。運動制御装置としては、横揺れ防止のための4枚のフィンスタビライザー装置を装備するが、就航後の実績をみて必要であればフラップに

よる縦揺れ・横揺れ防止装置の設置も検討すること。こちらは、第1船が昨年末に完成しており、バルセロナ～マジョルカ島のパルマ間を3時間半で結ぶ航路に投入されている。また第2船も今年に就航する。

これだけ、欧州水域で続々と高速カーフェリーが登場しているのを聞くと、ぜひとも近いうちに乗りに行ってみたいものだと思う。この3月にはIMOの会議に出席のためロンドンに行くので、この機会にどれかに乗ってみたいものと思ったものの、時刻表を調べると、冬季は休航で4月から定期航路に就航するという船が多い。冬季の荒れる地中海では、やはり高速船には若干無理があるのかもしれない。このあたりも、ぜひ実際に出掛けて調査してみたいと思っている。

94年度版

“春秋” カタログ

お申し込み受付中…

今お申し込みいただきますと、無料（本代、送料）でお送り致します。

- ◎ 全680ページ（オールカラー）
- ◎ 掲載商品 約14,000点
- ◎ 一点よりご注文承ります
- ◎ お申し込みは電話・ファックスにて

(有) 海交新社商事部 **春秋**
TEL (078) 362-6910
FAX (078) 362-6878