



〈連載⑦〉

ドーバー海峡紀行



大阪府立大学海洋システム工学科助教授

池田良穂

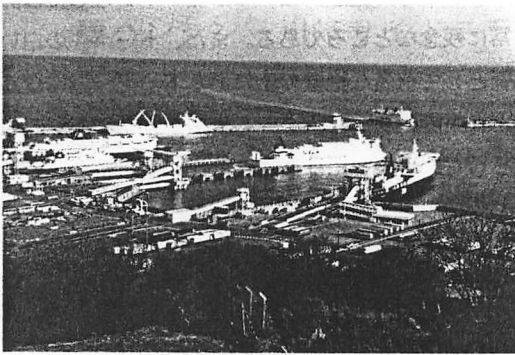
3月に ロンドンで開かれたIMO（国際海事機関）のSLF（船舶の復原性、満載喫水線、漁船の安全性）小委員会に出席した。国内での「損傷時復原性に関する研究委員会」のとりまとめ役を昨年から引き受けている関係での出席であったが、今まで参加しているアカデミックな方面での国際会議とは全く世界の違う性格の会議に、とまどいながらも、各国からの発言や白熱した討論の様相が大変興味深く、持前の好奇心から不謹慎ながらそれなりに楽しませてもらった。この会議の中のひとつの議題として取り上げられた損傷時復原性の規則の調和の問題が筆者の一応の担当であった。この損傷時復原性規則については、現在、あらゆる船種に対して1つの手法へと統一するための作業が始まっており、確率論に基づく統一手法の確立の方向に向かっている。この作業は、確率論に基づいてすでに出来上がっている100m以上の貨物船の規則の考え方がベースとなると思われるが、日本としても注意深くこの作業経過を見守るとともに、我が国の進んだ復原性分野での研究成果を積極的に提供して船舶の安全性の面での国際的な貢献をしていかねばならないように思われる。

さて、この会議が終了した週末にドーバーの港をひさしぶりに訪れた。このドーバー海峡は古くから連絡船が通う海峡として知られており、今もたくさんのカーフェリー、鉄道連絡船、高速旅客船などが就航している。最短航路はイギリスのドーバーとフランスのカレーを結ぶ航路で、航海時間はカーフェリーで1時間、ホーバークラフトで30分という近さである。日本でいえば、宇高航路といったところであろうか。この海峡にも海底トンネルが建設中であり、ほぼ完成間近となっている。完成するとフェリーへの影響が懸念されているところもよく似ている。フェリー会社などにどのような補償が行なわれるのかは興味深いところである。

このドーバー海峡のカーフェリーの大型化傾向は目覚しく、最近では2~3万総トン型のカーフェリーが多くなっている。バルト海のクルーズフェリーに比べると、物流の比重ははるかに大きい、船上での免税品の販売、食事の提供を中心とした観光客の誘致にも積極的である。1993年の実績によると、イギリス海峡のカーフェリー、旅客船が運んだ旅客は2,928万人、乗用車が512万台、バスが18万台、トレーラーが187万台。この間の全航海数は8万回である。大手運航会社としては、



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-92」



ドーバー東港フェリーターミナル



ドーバーの白い壁の前のホテル。このホテルの前がドーバー東港フェリーターミナル

P & O、ステナ・シーリンク社、ブリタニーフェリー、SNATなどがある。特に、イギリスの名門船会社P & Oの活躍は目覚しく、フェリー部門とクルーズ部門が売上の大きな部分を占めるにまで至っていると言われる。

ロンドンを列車に乗ってドーバーの町へと向かった。2時間ほどで、ドーバーの中央駅に着く。ドーバーの港は西港と東港に別れており、西港は鉄道連絡船および高速カーフェリーの基地となっている。高速船としては、大型のカーフェリー型ホーバークラフトと最近からカーフェリー型ウェンブピアサー「ホーバースピード・グレイト・ブリテン」が就航している。ただし、ウェンブピアサーは夏だけの運航である。一方、東港は民間の

カーフェリーの基地となっており、現在はこちらが盛況を極めている。ドーバー横断海底トンネルの供用が始まれば、西港の鉄道連絡船は役割を終えることとなるが、その中で高速のカーフェリーが生き残れるかどうか注目される場所である。

東港には、大型のカーフェリーがひっきりなしに出入りしている。中でもよく目立つのがP & O社のスーパーフェリーと呼ばれる「プライド・オブ・ドーバー」と「プライド・オブ・カレー」の姉妹船。1987年に建造され、総トン数26,400トン、旅客定員2,300名、乗用車換算で650台、15mトレイラーだと104台を搭載する。また、同じ航路に昨年「プライド・オブ・ブルガンディ」という、28,138総トン、旅客定員1,320名、乗用車

換算で600台搭載のカーフェリーが登場している。この船は、もともとP&O社がトラック輸送を中心としたRORO/ドライバー船（車とその運転手を運ぶフェリー）として建造計画している4隻のシリーズ船の1隻であるが、建造中に旅客設備が強化されている。さて、P&O社の昨年と同航路での実績では、890万人の旅客を運び、1航海あたりの平均乗客数は約600名。車両としては、乗用車139万台、バス9万台、トレーラー39万台を運んでいる。それぞれ1航海あたりの平均にすると、92台、6台、26台。日本のカーフェリーに比べると、意外にトレーラーの数が少ないが、ヨーロッパではトレーラーは専用貨物フェリー（RORO/ドライバーフェリーと呼ばれており、100名前後の旅客定員をとっている場合が多い）によって運ばれる傾向が次第に強くなっているためと考えられる。この延長上に、前回の本欄でも述べたような従来型の「カーフェリー」から「ト

ラック用カーフェリー」と「高速旅客カーフェリー」への分化への芽が見られるようになっているものと考えられる。

西港の 防波堤の突端にシップウォッチングには最適な場所がある。簡単な喫茶店もあり、お茶や軽食を取りながら、西港と東港と出入りする船たちを眺めることができるし、ドーバー海峡に目を転じれば、この海峡を通過する貨物船やタンカーの姿を遠望することもできる。日本の港には、こうした施設がないのが船ファンとしては非常に残念なところである。また、ドーバーの白い壁として有名な絶壁の上にあるドーバー城に登ると、東港のフェリーターミナルが眼下にあり、こちらも船の撮影には最適。

東港のすぐ前のホテルに泊り、ドーバーの港の船との出会いを楽しんだ船ざんまいの充実したイギリスの週末であった。



私が薦めるこんな店 ⑦

K I S S O
吉 左 右 (東京・六本木)

推 薦

末 松 清 昭

[日本定航保全株式会社]

六本木のAXISビルB1F、店には現代陶芸家 小坂一韶（岩戸窯）の作品も展示しており、落ち着いた雰囲気です美しい盛り付けの日本料理が楽しめる。(昼)の献立も良いが、(夜)の会席料理もおすすめしたい。3~20名程度の座敷の予約もできるし、たまには家族連れで、又、小グループでくつろぐのも良い。

お薦め料理

- | | | | |
|--------------|-----------------|---------|--------------|
| (昼) ● 日替わり献立 | 1,200円 | ● 弁当 | 1,700~2,500円 |
| ● 小皿会席 | 3,800円 | ● 会席コース | 5,000円 |
| (夜) ● おまかせ料理 | 10,000円 | ● 会席料理 | 8,000円から |
| ● 吉左右鍋 | 10,000円から (予約制) | | |

東京都港区六本木5-17-1 AXISビルB1F
☎03-3582-4191 ファーダイヤル0120-141911
11:30~14:00 17:30~22:00
祭日・日曜日 定休
〈予算〉(昼) 1,200円~ (夜) 8,000円~

