



<連載⑦⑥>

広島～松山間の スーパージェットに乗る



大阪府立大学海洋システム工学学科助教授
池田良穂

広島～松山間に就航していた水中翼船PT50が、日立造船が開発した翼付双胴高速船スーパージェット30に代替された。これまで就航していた水中翼船は、スイスのシュプラマー社の開発した水面貫通翼型水中翼船で、第2次大戦中にドイツで研究開発された水中翼船の流れを引くもので、戦後の旅客船の高速化の波の中で一世を風靡した船である。日本では、日立造船がライセンス建造しており、昭和37年から建造を始め、昭和58年までに52隻（内輸出船が9隻）を建造した実績がある。その内訳は、PT-3A、3B、5、32が9隻、PT-20が17隻、PT-50が26隻である。昭和58年からは建造されていないが、これは比較的船価の安い半滑走型の高速旅客船が台頭してきたこと、水面貫通翼型水中翼船がスピードは出るものの乗り心地が悪く、乗客の評判が悪かったことなどがその原因である。この乗り心地の悪さは、翼を水面を貫通させることによって自立的な復原力を確保するという発想で建造された水面貫通翼型水中翼船では避けられないことであった。

その後、この復原力をすてて自動制御によって姿勢の安定を図った全没翼型水中翼船ジェットフォイルが現われて、荒れた海面でも揺れずに航海できる究極の耐航性能をもつ船として脚光を浴び

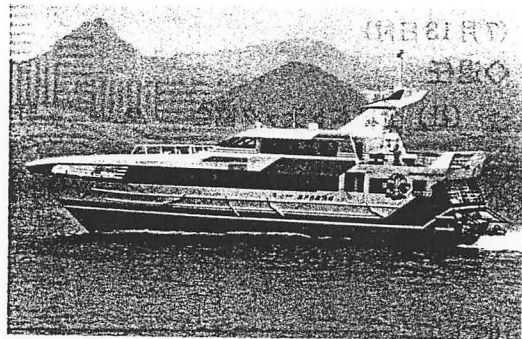
ていることは周知のとおりであり、現在このジェットフォイルは川崎重工によってライセンス建造が行なわれているし、また三菱重工が同じコンセプトに基づく国産初の全没翼型水中翼船スーパージャトルの開発に成功して、その第1船レインボーが隠岐航路で順調な業績を挙げている。

さて、日立造船が水面貫通翼型水中翼船PTシリーズの後継船として開発したのがスーパージェットである。あくまでも自立的な復原力にこだわらず、水面貫通翼の替わりに、双胴船体の下の全没翼で船の重さの約80%を支え、残りを鋭い形状の細い船体に働く浮力で船を支えることとした。この細い船体が復原力を発生させるため、全没翼型水中翼船のような高度な自動制御が不要となるのが、その大きな特徴である。このスーパージェットについては本欄でも一度とりあげたが、今回はじめて営業航海中の同船に乗船することができた。

現在このスーパージェットは、深日海運が大阪湾航路に2隻就航させており、また瀬戸内海汽船と石崎汽船が広島～松山間に4隻を共同配船している。6月のある日、このスーパージェットに乗るために広島の子品港にやって来た。そして、い

そがしく出入港する高速船やカーフェリーを見て気が変わった。まずは松山行きのカーフェリーに乗ろうと。

スーパージェットに乗ってしまえば、座席に座ってなければいけないだろうし、スーパージェット自体が勇壮に走る姿をカメラに収めることができない。そこでカーフェリーの出番である。この航路のカーフェリーのグレードの高いことは、幾度か乗って知っていた。ちょうど、石崎汽船の「旭洋丸」が出港直前であったので、急いで切符を購入して飛び乗った。広島を出て、呉に寄港した後、音戸の瀬戸を通り、斎灘を真っ直ぐに松山に向う約3時間の航路である。2等席は全面が大きなガラス窓で見晴しがよく、シップウォッチングには最適な配置である。しかし、船内に入ると建造後すでに7年を経過したせいか、インテリアの傷みも目立ち、またせかくの大きな窓も汚れて曇っていただけでない。しかし、筆者にはゆっくりと席を暖めている余裕はなかった。ひっきりなしに、行き交う高速客船やフェリーの撮影にデッキをあっちに行ったり、こっちにいったりの大奮闘とあいなった。お目当てのスーパージェットも広島を出た石崎汽船の「祥光」が音戸の瀬戸の所で追い付いてきたし、航海中に瀬戸内海汽船2隻、石崎汽船2隻の全4隻のスーパージェットの素晴らしい姿をカメラに収めることができた。斎灘を渡る約2時間は、島影も少なく、筆者のように行き交う船に興味のある人間であれば飽きないが、一般人にはやや退屈な航海であろう。ほとんどの人が座席で寝ているのが実情である。このような航路こそ、今後高速の乗用車フェリーが活躍する可能性が強いのではあるまいか。現在の航海時間の3時間が1時間強に縮まれば、利用する人も増えるように思う。この航路にも遅いトラックフェリーと高速の乗用車フェリーの2本だての時代がやがて来るのかもしれない。



スーパージェット「宮島」

松山 からの帰りに、瀬戸内海汽船のスーパージェット「宮島」に乗船した。料金は5700円。フェリーの2等運賃の約3倍である。乗客は100人強となかなかの盛況ぶり。船内は双胴船だけあって広々としている。1階は2等席で、後部にコーヒーなどを売るカウンターがある。2階は1等席と、後部は木甲板の張ったデッキがある。サイドの手すりの上部も木製なのが嬉しい。この航海では、海上が穏やかなこともあって、航海中ずっとデッキがオープンされていた。これは船ファンには嬉しい。日本の高速旅客船もぜひこうした体制をとって欲しいものだ。もちろん、安全性の問題にも十分に考慮は必要であるが。

松山から広島まで約1時間。その駿足を生かしたスーパージェットの瀬戸内海の航海はなかなか快適であった。四国と中国を結ぶ新しい快適な輸送機関としての今後の活躍が期待される。