

<連載②>

## 高速カーフェリー「はやぶさ」に乗る



大阪府立大学海洋システム工学科助教授

池田 良穂

日本にも 高速カーフェリーの時代が近々やってくると言い続けて来た筆者には、九四フェリーが八幡浜～臼杵間に昨年12月に投入したジェットピアサー「はやぶさ」はまさに待望の一隻であった。オーストラリアからコンセプトを導入し、自社の技術を附加して、高速カーフェリーの国産第1船の建造に成功した川崎重工と、実績のない高速カーフェリーという時代の最先端とも言える船の導入に踏み切った九四フェリーに対して、万雷の拍手を贈りたい。おそらく、佐渡汽船のジェットフォイルの導入とともに、長く日本の内航客船界の歴史に残る快挙になるであろうことは間違いないところであろう。

神戸の造船所で建造中にぜひとも見ておきたいと思いつつ、行く機会が見つけれずにいるうちに、引き渡しがり、何人かの船仲間からは乗船した印象などのレポートをもらっていたものなかなか実際に乗船する機会には恵まれなかった。ちょうど、今、執筆している幼児向けの乗物百貨の船編（乗物スーパー百貨：ひかりのくに（株）発行）の中に、ぜひとも同船を紹介しておきたいと考え、2月のある週末に九州へと出かけた。

ダイヤモンドフェリーの「クイーンダイヤモンド」に大阪南港から乗船して、大分へと向った。

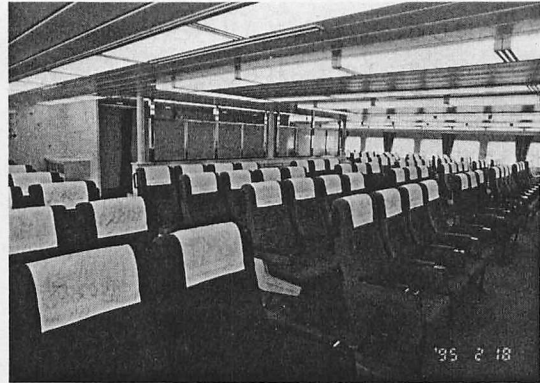
阪神大震災による神戸のフェリーターミナルの機能停止によるターミナルの変更のため、切符の購入も船内という異常事態ではあったが、無事キャビンも取れて、一路瀬戸内海を西へと進む船の旅を楽しむことができた。大分で、空港アクセス用のホバークラフトの写真を撮った後、列車で臼杵へと向った。この路線には、なかなかモダンな特急が走っている。臼杵までわずかな時間だが、この特急を使うことにした。列車の社内グレードが民営化の後は急速に挙っており、アメニティを売物にして乗客を集めているから、カーフェリーもうかうかしてはいられない。

臼杵の駅 から、港までタクシーを飛ばして、なんとか「はやぶさ」が入港するより早く到着することができた。防波堤の突端で待つこと20分ほどして、遠くに「はやぶさ」の独特の形状をした姿が見えてきた。港に近づくほどにスピードを落としてくるから、あまり迫力のある写真にはならなかったが、何枚もシャッターを切り続けた。船尾のランプが下げられ、次々と車が降りてくる。土曜日にもかかわらず、結構の数のトラックが降りてくる。乗用車の数も結構多い。

九四フェリーの事務所に挨拶をして船内に入



はやぶさ



船内

る。後のランプから入るので、車両甲板の見学もできる。一昨年に乗船したオーストラリア製の74m型ウェイブピアサーに比べると、ひとまわり大きさも大きく、重たいトラックも積むのががしりとした造りになっているのが印象的だ。キャビンまわりも、一等の洋室から、ベッドルーム、椅子席と多彩な配置になっている。

いよいよ出港だ。会社にブリッジの見学をお願いしていたので、ブリッジで出港時の様子を見せていただいた。ピーンと張り詰めたブリッジに、船長の指示がリンと響く。港をでると「はやぶさ」はぐんぐんとスピードを上げて、約28ノットでほぼ一定の速度に落ち着いた。ブリッジにいと、れてくるせいか、スピード感がなくなるが、デッキにでてみると、その風圧の大きさに驚かされる。快調に航海している間に、船長や船員さんから、就航後の実績について伺った。乗客や車の数も順調に伸びているようで、新しい斬新な船が新しい需要を創造する事例のひとつに入りそうに思われる。

**最後に** 同船導入を大成功とするためのいくつかのポイントを思い付くままに挙げてみたい。まず、スケジュールの面では、随分船価の高い船にも拘らず港での停泊時間が意外に長く、あ

まり効率的な使い方にはなっていないのが気になる。欧州などの超高速カーフェリーのオペレーターの話では、船価の高い船をいかに効率よく回すかが、高速カーフェリーの採算を良くするキポイントということなので、同船の導入を成功に導くためには、今後の同船のスケジュールの見直しが必要になるのではなかろうか。高速性に加えて、サービス頻度の増大も、利便性という面では見逃せないポイントであり、今後急速に増えるであろう乗用車の新しい需要を掘り起こすうえでも重要となると思われる。

次に、スピードの面である。聞くところによると、同船の公表されているスケジュールをキープすることは、搭載するトラックの台数によってはたいへん難しいとのことである。これは、船体が軽いという特性を生かして高速をだす高速カーフェリーの持って生れた宿命とも言える。メインターゲットは乗用車を中心にした軽い車両に移して、できるだけ高速性能をフルに生かせる戦略が、高速カーフェリーの導入を成功に導くためには必要なのではなかろうか。重いトラックは在来型のカーフェリーに搭載して、航海中は運転手が十分な休憩ができるようなシステムを導入する方が、トラックの運転手にも喜ばれると思われる。在来型カーフェリーはいかなれば貨物フェリー化し

て、少ない定員の運転手に最高の休息を与えるシステムにして、高速カーフェリーとの差別化を図ることが効果的と考えられる。

現在、九四フェリーでは、高速カーフェリーにおいて高速料金をとっていない。これは、経営面ではなかなか大変なことだと思われ、この船会社の英断に感心はするものの、いくつかの派生する問題点が考えられる。将来的には、在来型のカーフェリーとの役割分担を行い、時間価値の高い、すなわち高速での移動を望む人および車だけを高速カーフェリーに導くためには、多少の高速料金

を徴収する方がシステムとしてやりやすいようにも思う。同じ料金であれば、どうしても必要のない車まで、高速カーフェリーに乗船してしてしまう傾向に流れるからである。

なにはともあれ、日本で最初の高速カーフェリーがついに登場した。今後、日本各地の短、中距離航路に次々と姿を現すであろう高速カーフェリーの先駆けとして、「はやぶさ」の存在価値は高い。がんばれ「はやぶさ」!

## 現有公団共有内航貨物船 1,000 隻達成—— 記念船に「第三南海丸」

船船整備公団と共同フェリー運輸有限公司との共有貨物船「第三南海丸」(鋼製 RORO 船 1,499G/T) が平成7年3月22日、本田造船株式会社において竣工する運びとなり、本船竣工を以て、現有の公団共有内航貨物船は1,000隻(971千G/T)となった。

因に、現在までの共有内航貨物船の建造実績は、2,302隻(2,171千G/T)。