



<連載⑨⑥>

## 韋駄天フェリー 「すずらん」「すいせん」乗船記



大阪府立大学海洋システム工学科教授

池田 良穂

「すずらん」姉妹の概要 「フィンジェット」以来、19年ぶりに最高速力が30ノットを越える高速カーフェリーが登場した。新日本海フェリーがこの6月に敦賀～小樽航路に投入した「すずらん」「すいせん」の姉妹船である。いずれも石川島播磨重工業で建造され、6月11日からの同時就航となった。最高速力31.37ノット、航海速力29.4ノット。フィンジェットにはかなわないものの、大型長距離カーフェリーとしては日本で最高速、世界でも2および3位の韋駄天フェリーである。

航海の様子を御紹介する前に、高速大型カーフェリーのパイオニアである「フィンジェット」と、新たに登場した「すずらん」姉妹の主要目等を比べてみよう。

これらの各項目の比較からも分るように、両船はほぼ同じ大きさであり、船の細長さ、幅、喫水などもよく似ている。「すずらん」姉妹が重いディーゼル機関を搭載しながら、出力が14%近く低いのは、この20年間の造船技術の進歩と、日本の造船技術力の高さを示すものである

	全 長	幅	喫 水	主 機
フィンジェット	212.8m	25.4m	7.2m	ガスタービン 75,000馬力
すずらん	199.4m	24.8m	7.0m	ディーゼル 64,800馬力

	航 海 速 力	旅 客 定 員	総 ト ン 数
フィンジェット	30.0ノット	1532名	23,000トン
すずらん	29.4ノット	507名	17,350トン

う。

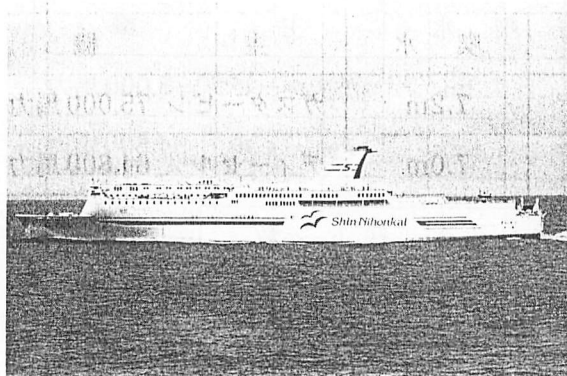
両船が投入される航路の特性も比較的良好に似ている。「フィンジェット」の航路はドイツからフィンランドまでバルト海を南北に横断する約600海里。それまで3隻の中型カーフェリーが2泊3日の航海で就航していたのを、高速の画期的な大きさを誇るカーフェリーを1隻投入することにより、航海時間を22時間に短縮して、かつ同じサービス頻度を確保した。「フィンジェット」の投入により同航路の需要は約倍増した。新しい魅力的な船が新しい需要の創造に成功した好例である。

一方「すずらん」姉妹が就航する敦賀～小樽航路は553海里。今まで、約22ノット級の4隻のカーフェリーを使って、舞鶴航路船とのローテーションを組みながら、ほぼデイリーサービスを行っていたのを、駿足カーフェリー2隻でのデイリーサービスを行うことになった。航海時間は28時間半から21時間と、一気に7時間も短縮されるから、利用者にとってのメリットも大きい。一方、船会社にとっては使用船数を減少させることができる、人件費が圧縮できる

などのメリットと同時に、大きな燃料消費、高い船価などのデメリットも背負い込まねばならない。「フィンジェット」の場合のように新しい需要が開拓されるかどうかは両草駄天フェリーの成功が掛かっている。

**船上会議の企画** 筆者が幹事の一人を務める日本造船学会の高速システム研究懇談会を、この話題のカーフェリーの船上で開く事を検討する事となり、筆者が船会社との交渉を行なう事となった。船会社と相談した結果、夏休みの多客期を避けて7月11日敦賀発の「すずらん」船上で研究会を開催させていただく事となった。

船上では、ブリッジや機関室の見学や、同船の建造や計画についての講演、その他高速の海上輸送システムについての各種の研究報告、コンフェレンス・ディナーなどを行なう事となった。キャビンの確保、見学の依頼、会議室の確保、グリルでのディナーの手配などに追われるうちに、あっという間に乗船当日となった。



すいせん



すずらん船内

「すずらん」に乗船 敦賀の出港時間は23時30分。大阪からだ大阪駅20時10分発の特急「雷鳥」に乗ると1時間半前にはターミナルに到着できるから、その日の仕事を終えてから出掛けても十分に余裕がある。ターミナルで船会社との最終打ち合せをして、切符を受け取る。ターミナルには続々と参加者が集合してくる。総勢27名。

10時半に乗船が始り、船内へ入るとレセプションカウンター前のロビーに出る。まわりには売店などが配置されている。レセプションの前には上の2つの甲板につながる広い階段がある。

この船の内装のコンセプトは「色」。赤や緑の原色を使ったなかなか軽快な雰囲気仕上がっている。一方姉妹船「すいせん」のコンセプトは「光」とか。この違いに注目したい。

同船の旅客定員は507名と在来船に比べるとだいぶ少なくなっている。これは、高速船としたため船幅が狭くなり、車の搭載台数が少なくなったためにそれに応じて旅客定員も少なくなったためのようだ。2等の大部屋が非常に少なくなり、2等寝台以上が多くなったのが特徴。日本のカーフェリーの中で進む個室化の傾向が反映されたキャビン構成となっている。

公室としては、船首部にあるフォワードサロン、エントランスロビー、レストラン、グリル、カフェテラス、インサイドプロムナードの他、ビデオ・シアター、ビデオルーム、展望浴場、卓球場、スポーツサウナ、ジャグジーなどがある。サウナおよびジャグジーは後部デッキにあり、

水着を着用して利用する。水着は船内で借りることができる。

さて、22時半に乗船し、キャビンに荷物を置いた後、船内をひととおり見学してから仲間とカフェテラスで飲む事となった。出港はトラックの到着待ちがあって15分ほど遅れた。船は静かに岸壁を離れ、台風も通り過ぎて静かになった日本海へと出発した。出港後も、高馬力エンジンの高速カーフェリーにしては振動もあまり大きくなくて気に触らず、快適な航海が始った。

翌日、レストランで朝食を取る。カフェテリア式のもので、料金は他のフェリーに比べるとずいぶん安い。以前は「安いが味もいま一つ」といったものであったが、質の方もだいぶ改善されてきている。やはり、同じグループの運航する「おりえんとびいなす」などのノウハウが活かされているのであろうか。

10時に集合して、新日本海フェリーの高岡工務担当課長の案内でエンジンルームとブリッジを見学。造船所の技術者、大学の研究者などが多いこともあって質問も専門的なものが多い。2万総トンもの巨体を30ノット近くの高速度で走らせる総出力6万馬力の巨大なエンジン、キーンという音を上げながら高速で回転するプロペラシャフトなど、なかなか迫力があった。いつもはやや出力を絞って28ノットで航海しているが、研究会の参加者のために90%出力の29.5ノットで2時間ほど走っていただき、感激した。夏場の海の静かな時には、出力を絞って

運航しても予定のスケジュールより30分～1時間ほど早く到着してしまうとの事。とにかく高速力を達成するために主機の馬力は極力推進力に使用し、軸発電なども最小限に抑えるようになってきている。機関制御関係もできるだけシンプルにすることを目指したとの事。75%ロードで一時間当たり7トン、ノーマルで9.4トンの燃料を消費する。

ブリッジでは船長および一等航海士がいろいろ説明にあたってくれた。まだ、就航以来あまり荒れた海での航海は数回しかないが、比較的荒れた中でもスケジュールより10分ほどしか遅れなかったこと、斜追波中での耐航性能に細長の高速船ならではの問題があること、などが興味深かった。

**船上会議** 午後からの研究会では船舶技術研究所の不破氏の司会のもと以下のような講演があり、活発な討論がなされた。

- (1) 超高速豪華フェリー「すずらん」「すいせん」の概要 IHI 野上
- (2) 高速フェリー「すずらん」「すいせん」について 新日本海フェリー 高岡
- (3) 三菱の単胴高速カーフェリー 三菱重工業 上田
- (4) モーダルシフトの可能性について 船舶技術研究所 勝原
- (5) 超高速船を用いた物流システムの検討 東京商船大 黒川

17時からはグリルでのディナーとなった。このグリルでは予約制でフルコースの洋食また

は和食懐石を取ることができる。料理はいずれも5000円。ボーイさんが優雅にしてくれるグリルでの料理はぜひ一度試してみることをお勧めしたい。このグリルの定員は24名。筆者らのグループは飛入りの方も含めて総勢28名となったが、船側のご好意でテーブルを1つ追加していただいた。

希望者の多い時には、2ないし3回転させて食事をだすシステムになっているようだ。

食事の終る頃には船は積丹半島をまわって小樽も目前に迫って来た。日もすっかりと暮れて、小樽の町の明りが美しくきらめきだしている。船はゆっくりとフェリー埠頭に近づく。午後8時、21時間余りの韋駄天フェリー「すずらん」の船旅は終わった。

**小樽ターミナルの見学** 翌日は、関西造船協会の「次世代の海上交通・物流の在り方に関する調査研究会」のメンバーとともに新日本海フェリーのターミナルを訪問し、ターミナルの現状を見学するとともに北海道での最近の荷動き、高速カーフェリーを投入したことの効果などを営業担当者からうかがった。

大宗貨物は北海道からの農作物、牛乳などと、本州側からの雑貨だが、今年は北海道が不作で、北海道からの荷物が若干少なく苦勞している事、郵パックや冷蔵宅配便などのフェリー利用が多くなっているとのこと。新潟航路では無人航走トラックが65～75%、関西航路では90～95%に上っている。無人車の増加に伴って駐車場で車の滞留が多くなり駐車場所が不

足し始めているのが大きな問題の一つで、現在駐車場の確保に動いている。また、駐車場の多層化のアイデアももってはいる。

ターミナルには、会議場の施設もあるが、市内の施設との関係もあるのであまり一般には貸出していない。早朝に入ったフェリーの乗客のためにターミナル内に温泉施設を設けており、これがフェリーの乗客以外にも人気がある。早朝から夜10時まで営業をしている。この温泉は展望浴場であり、大きな窓からフェリーの出港が見送れるというなかなか洒落たもの。

**すいせんに乗船** この日の23時半発の「すいせん」に乗船して、敦賀へと向った。「すずらん」に比べると落ち着いた色調で、「光」をテーマにしているだけあってライトを上手に使っている。

この船は、「すずらん」に比べると各所で振

動、騒音が気になる。同じ構造でもこれほど振動は異なるものであろうか。または、積荷の違いによっているのかもしれない。翌日は、朝から展望浴場に入ったり、映画をみたり、読書をしたりで本当にのんびりと船旅を楽しんだ。朝の9時半には姉妹船「すずらん」と反航。後は出会う船もないので、カメラを持ってデッキをうろつく必要もない。

5時半からはグリルで和食のディナーを楽しむ。ミニいくら丼なども付いたなかなか考えられた食事で、大いに楽しむことができた。

定刻より40分ほど早く敦賀のターミナルに到着した。ターミナルからは接続バスを利用して敦賀駅に。8時20分の大阪行きの特急「雷鳥」に乗ることができ、10時前には大阪駅に到着。韋駄天船の就航によって、北海道からフェリーで翌日中には大阪の自宅に帰ることができるようになった。

