

<連載99>

## TTラインの高速カーフェリー「デルフィン」



大阪府立大学海洋システム工学科教授

池田 良穂

はじめに

オーストラリアのインキャット社のウェイブピアサー型高速カーフェリーの成功を受けて、世界の多くの高速艇メーカーが高速カーフェリーの建造に乗り出した。オーストラリアの西部にあるオースタル社もその中の一社であり、従来から建造して来たアルミ製高速旅客船の技術をベースにして高速カーフェリーの開発を行なって、完成させたのが「オート・エクスプレス」型の高速カーフェリーである。

オースタル社は、ハードチェーン型のハルをもつ双胴高速旅客船が多い中で、ラウンドビルジにバルパスバウをもつという独自のハルを開発して成功を納めている。このオートエクスプレス型も同様のハル形状を採用している。

このオートエクスプレス型の高速カーフェリーは、ウェイブピアサー型高速カーフェリーを導入したシーコンテナ社によって、ウェイブピアサー型カーフェリーの次を担う船舶として大量発注されたが、78m型の第1船は予定した

速力がでなかったとしてトラブルとなり、結局建造はキャンセルされた。

オースタル社は、この78m型の改良型として82m型の開発を行ない、その第1船がドイツのTTラインに納入された高速カーフェリー「デルフィン」である。

デルフィンに乗船

9月11日、13時、スウェーデンのイヨーテボリを出て、車でまっすぐと南に向い、ちょうど4時間でトレレボルグのフェリーターミナルに到着した。ターミナルにはTTラインのトラックフェリーやDFOラインの大型カーフェリーが着岸しており、その中にひと回り小型の高速カーフェリー「デルフィン」が停泊していた。

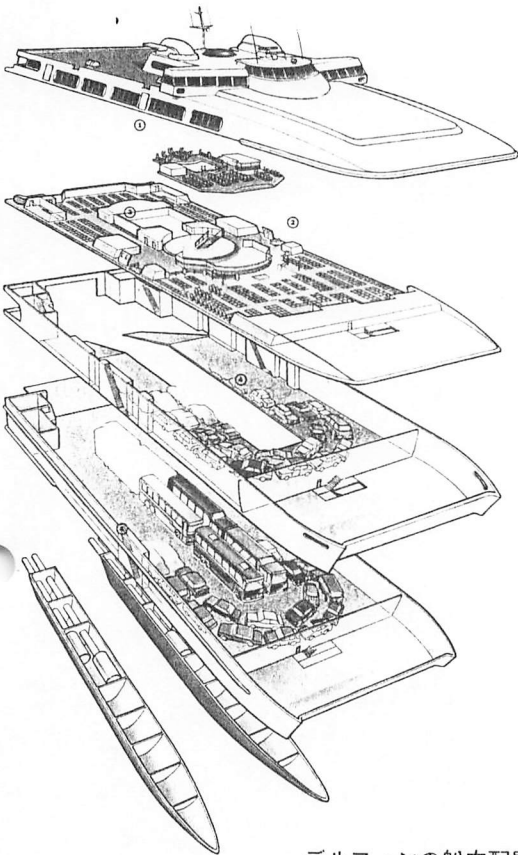
オーストラリアのオースタル社から来ている保証技師が、乗船から船内の案内などすべてをアレンジをしてくれ、停泊中に船内の見学をさせてもらう。非常にスペースシャスでゆったりとした船内配置がなかなか心地好い。



デルフィンのブリッジ



デルフィンのキャビン



デルフィンの船内配置

船内はすべて座席指定となっており、航空機のサービスをそのまま取り入れている。2階のクリッパー・クラスでは、飲み物のワゴンサー

ビス、機内食サービスがある。飛行機のサービスをモデルにしたオペレーション・サービスを行うというのが基本スタンスのようだ。

16時半に、トレレボルグ港を出港。一路ドイツのロストックへ向う。海は比較的静かだが、時々船体がグラッと揺れる。航海中にはデッキには出られない。

航海中ブリッジを見学させてもらい、船長、機関長の説明を聞く。概ね満足のいく船であり、大きなトラブルもないとのこと。

19時20分、ほぼ定刻にロストックの港に着く。ロストックの港は、さすがに東ドイツに属していただけあって、港の整備はまだまの感がある。

港にはタクシーがおらず、乗客の間でかなりのトラブルと、かなりの時間がかかったが、なんとかタクシーを捕まえることができロストックの駅へ向った。フェリーターミナルから駅まではずいぶん遠く、タクシー代も30マルクと結構高い。

ロストックから列車に乗り、リュubeck経由で、ハンブルグの中央駅に着いたのは23時

45分前。深夜にタクシーでSASホテルに入ることとなった。

### TTライン本社を訪問

TTラインの本社はハンブルグの港に近い一画にある。9月12日、木曜日の9時に本社に行き、マネージメント・ダイレクターのハインリッピ・フォン・オートツェン氏に面会し、TTラインの現状および経営戦略について聞く。

現在、TTラインはトラフェミュンデ～トレレボルグ間に2隻のトレーラーフェリー（約120名分のドライバー定員をもつ）と、2隻のコンバインド・フェリー（旅客とトレーラー両方を乗せるカーフェリーのこと）を、ロストック～トレレボルグ間には2隻のトレーラーフェリーと高速カーフェリーを運航している。以前はオランダ～イギリス間にもフェリールートを持っていた（オラウライン）が、競争が激しくて撤退し、2隻のカーフェリーはP&Oフェリーにチャーターに出している。

現在900名の従業員がおり、200名が陸上で、700名が海上勤務である。年間売上高は約3億マルク。

高速カーフェリーの導入にあたっては、船酔いの問題に悩んだ。現在の航路は比較的閉鎖された海域で、北東からの強風が続いた時にだけ3～3.5m近い波がでるが、その他時には1～2mの波で比較的静穏。しかし、高速船では船酔いの問題もあることからできるだけ短い航路から始めることとし、トレレボルグ～ロストック間に投入した。ロストックは、今後ベルリンの発

展に伴う交通量の増加も見込め、また南部ドイツおよび南ヨーロッパへのゲイトウェイになるものと見ており、5年もすれば一大拠点となっていると考えている。

高速カーフェリーは投入してからまだ数ヶ月で、かならずしも十分な業績を挙げるには至っていないが、TTラインとしては、今後、貨物フェリーと高速カーフェリーの運航に移っていくことになるだろう。コンバインド・フェリーは次第に儲からなくなると思っている。

高速カーフェリーの場合、ロストック～トレレボルグ間は2時間45分、トラフェミュンデ～ロストックの場合3時間45分となる。各航路に将来的には高速カーフェリーを投入することを考えている。今何もしなければ、会社としてはマイナスの影響にしかならないというのが現在の判断である。

高速カーフェリーのサービスは基本的に航空機のサービスと同じであるべきだと考えている。ステナと基本的に違うところは、座席を指定して、それぞれ席を確保してもらって上で、広い船内を自由に動き回れる体制を取入れていることである。クリッパークラスは、基本的に飛行機のビジネスクラスのサービスを取入れている。また、アトリウムコンセプトを採用して、スペーシャスな雰囲気仕上げた。

マーケットは確実に変化していると思う。たとえば在来フェリーで4時間の航路に高速カーフェリーを投入して、航海時間を半減すれば新しいマーケットが開けると考えている。高速カーフェリーには将来性があり、マーケットは

拡大すると思う。

港での車の乗降時間の削減も重要である。現在は45分の停泊時間にしているが、将来的には30分にしたいと考えている。

現在の高速船で、平均100名の乗客では儲からない。旅客定員の50%程度の消席率は欲しいとのこと。

高速カーフェリーについてはビジネス客と観光旅行客の両方をターゲットにしている。

マーケティングとしては、スウェーデン、ドイツの旅行業者、マスコミなどを活用している。またバス運航会社とのリンクもたいへん大事だと思っている。

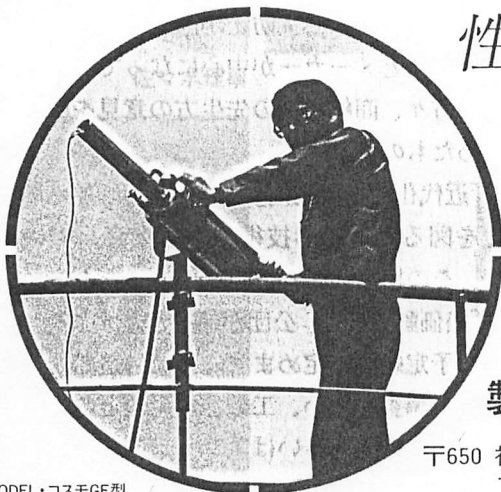
マスコミには、よいニュースがあることが大事である。現在建造しているトレーラーフェリーは環境に優しい「グリーンシップ」という

キャッチフレーズを付けて宣伝を展開している。

ディーゼル・エレクトリック推進を採用し、従来の機関室区画にトレーラーを搭載することにより積載効率の向上を行ない、トンネル船尾形状の採用によりプロペラの大型化を計り、また使用燃料も環境への負荷が小さいものを使うようにしている。マーケットは、エンバイロメント・フレンドリーな乗物を求めている。

次の高速カーフェリーでは、船内で大型バスが回転できるような車両甲板の配置を考えている。また、船尾には乗客が外部甲板に出て、ウォータージェットの吹きだす水しぶきを見て楽しんだり、海の空気に触れられるようにしたい。

以上、約1時間半でインタビューを終えた。



性能・実績で先端をゆく

もやい索発射器は

**コスモ・GV, GE型**

(バルブ式で操作は簡単)

製造元／みずの機工有限会社

〒650 神戸市中央区江戸町101番地(三共生興スカイビル208号)

TEL 078(392)8690 FAX 078(321)1030

MODEL・コスモGE型