

＜連載106＞

欧州高速カーフェリー視察の旅



大阪府立大学海洋システム工学科教授

池田 良穂

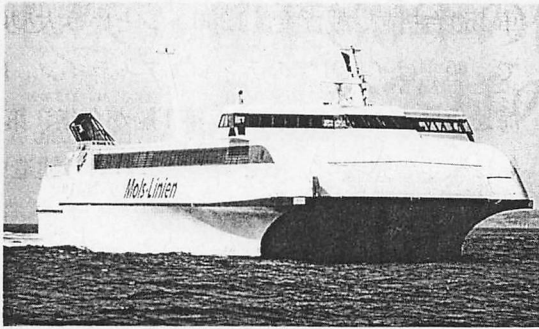
「百聞は一見にしかず」という諺のとおり、やはり本物を自分の目で見ておくことは重要である。いくら頭の中で考えたり、書籍等を通じて情報を得ていても、実感が伴わないので、どうしても迫力にかける。この事は船の世界でも言えることで、筆者もできるだけ機会を見つけて実際に船に乗り、事業の成功者に話を聞くことにしている。

昨年はフェリー会社の人たちと一緒に、欧州の高速カーフェリーを見てまわり、実に多くの収穫を得ることができた。特にステナラインのHSS1500型の高速カーフェリーは、まさに次世代のカーフェリーと呼ぶに相応しい性能をもち、驚くほど順調な実績をあげていた。この視察旅行については、本連載記事でも一部紹介したし、また「フェリー・客船情報'97」（船と港編集室刊、Fax.0722-70-0612）という一冊の資料本にまとめさせて頂き、幸い国内の旅客船会社等を中心に好評を博している。

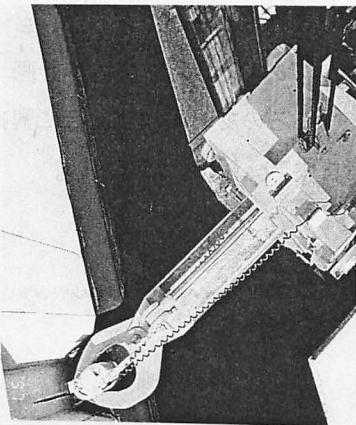
さて、今年もぜひ世界の高速カーフェリーを見てまわりたいと思っており、7月にオーストラリアのシドニーで開かれる会議の機会にオーストラリアの高速船の造船所の再訪を果たしたいと考えているし、8月にスウェーデンであるIMO関連の会議の機会にはデンマークやスウェーデンの最新鋭の高速カーフェリーに乗船して来たいし、また10月末にギリシアである復原性に関する国際ワークショップの折には、再び視察団を組んで主に南欧の高速カーフェリーおよび大型カーフェリーの現状を見てきたいと考えている。

このようなわけで、最近では時間があれば、最新の高速カーフェリーの技術資料を眺め、トーマスクックの時刻表およびABC SHIPPINGガイドによって航路やタイムスケジュールを調べ、短期間にいかに効率よくたくさんの船を見て歩けるかと頭を悩ませている。

特に、現在、筆者が最も見てみたいのは、デンマークのモルス・ラインの「メイ・モルス」型



メイ・モルス



メイ・モルスの
自動係留装置

の2隻の高速カーフェリーと、スウェーデンのステナ・ラインのHSS900である。前者は、「フェリー・客船情報'97」にも紹介した通り、総トン数3,971トン、全長76.12m、幅23.4m、旅客定員450名、車両搭載数120台という船で、最高速度50.3ノット、航海速度43.3ノットというすぐれ者である。船型に今話題のセミSWATH型を採用しており、高速カーフェリーの中でもエネルギー効率の非常によい船に仕上がっている。また、着岸・係留装置もユニークで、最新鋭のスウェーデン製の自動係留装置を採用している。この船はデンマークの国内航路に就航しており、8月の訪欧中にどうしても乗船してみたいと思っている。

後者のHSS900は、同じステナ・ラインの2万総トン、40ノットというHSS1500の小型版で、その第1船「ステナ・カリスマ」がこの6月からスウェーデン～デンマーク航路に登場した。完成は、予定よりも1年近く遅れたが、HSS1500の場合と同様に船体の溶接作業が非常に手間取ったためと言われ、この船の建造を担当した造船所は大赤字をだしていると伝えられる。これらHSS型の高速カーフェリーは、運航する船会社自身によって開発、設計が行なわれ、造船所に建造を依頼するというユニークな手法で建造されている。全長88m、幅30mの船体に、旅客定員900名と乗用車210台を搭載し、航海速度は40ノットである。船内の内装は、クルーズ客船のインテリアデザイナーとして世界的に有名にテイルベルグが担当しているというから、なんとしても早く乗船してその華やかなインテリアに接してみたい。

秋の視察旅行は、南欧で活躍している単胴のカーフェリーを中心にと考えているが、南欧の航路では夏期のみ運航している高速カーフェリーが多いので、視察を行なう10月の末に乗船できる船があるのか現在調査中である。単胴のカーフェリーの設計をしているデザイン会社

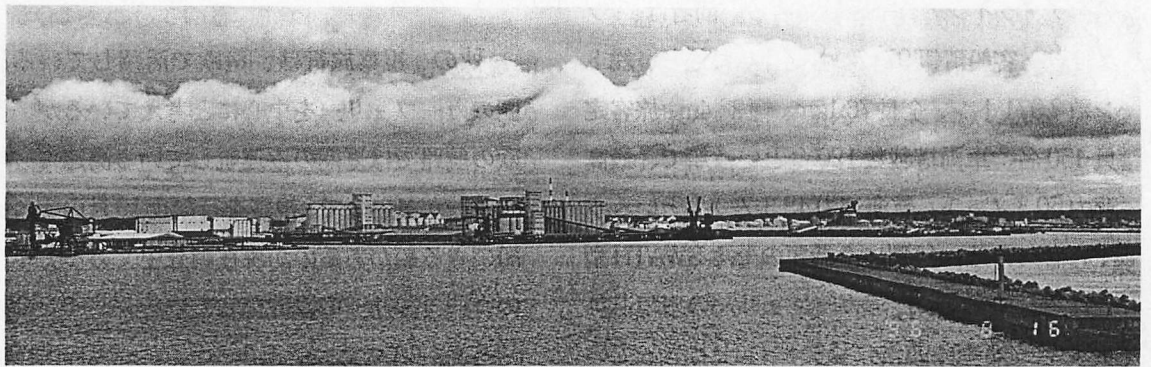


シルビア・アナ

には今年の1月に訪問する機会があったが、造船所はまだ見ていないので、ぜひともこの機会に訪問してみたいと思っている。スペインのバザン造船所、イタリアのフィンカンテリ造船所などがその候補であり、前者では現在最も大型の単胴型高速カーフェリー「シルビア・アナ」が建造されている。この船は、全長125m、旅客定員1250名、乗用車238台搭載の大型船で、5656kwのディーゼル機関6基で、航海速度は38ノット。南半球の夏期には南米で、北半球の夏期にはヨーロッパの航路に就航している。一方、後者では全長145mの単胴型高速カーフェリーが建造中である。旅客定員1800名、乗用

車450台搭載、載貨重量1200トンという大型船で、船主はイタリアのティレニア・ライン。航海速度は40ノットである。第1船が今年、第2船は来年の完成予定となっているので、建造中の姿が見られそうである。

こうした南欧のフェリーだけでなく、北ヨーロッパの双胴型高速カーフェリーも組み入れてバラエティを出したいと思うが、8日程度の視察にどの程度取り入れることができるか、目下思案の真ただ中である。8月中には、計画も出来上がる予定であるので、本視察旅行に興味のある方は筆者までご一報いただきたい。



釧路港西区 [入港時、釧路港西区関門より港内を望む]

港の規模の割に石炭・木材・新聞用紙・クラフトペーパー等を始めとし、大量の農産物・水産物を出荷して繁盛を極める道東の海の玄関口釧路港が手狭となったため、大楽毛の浜の一角に防波堤を築いて新たに開港した西区は、様々な問題を孕みながらも飼料や木材チップの輸入基地としても側面を見せて盛んであるが、早朝の閑散とした港の佇まいは雲が低く立ち込めて、動く物の気配さえ感じさせない。