

<連載(115)>

オーストラリア製高速船乗船記



大阪府立大学海洋システム工学科教授

池田良穂

最近、日本にもオーストラリア製の高速旅客船が次第に入ってくるようになった。シーコムクルーズの「シーコム1」、ダイヤモンドフェリーの「スピーダー」、熊本フェリーの「マリンビュー」、江崎汽船の「サンロイヤル」。いずれもアルミ合金製の双胴型純客船で、高速ディーゼル機関でウォータージェットで推進する形式という共通点がある。「シーコム1」はウェイブピアサー型、他の3隻はラウンドビルジ型の船型である。

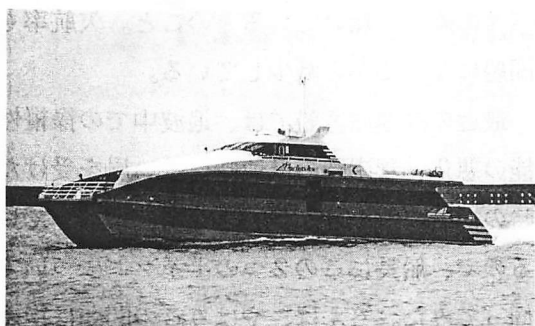
「シーコム1」には横浜で3回ほど乗船したことがあるが、「スピーダー」にはついに乗船する機会がないままに航路が休止となってしまった。やはり、就航後できるだけ早い機会に乗船しておくべきと肝に命じた。

そういうこともあって、昨年冬には「マリンビュー」に、今年5月には「サンロイヤル」に乗船しに出掛けた。

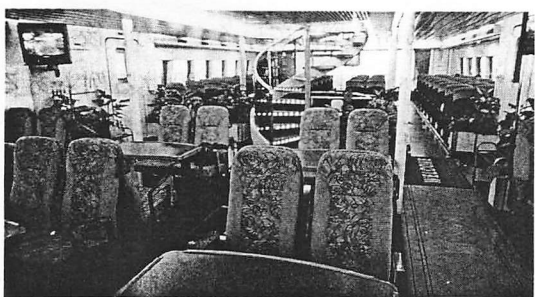
マリンビュー は、熊本の大手バス運航会社である産交が設立した子会社である熊本

フェリーが、昨年に航路新設した熊本～本渡（天草）航路に就航する高速旅客船である。熊本と本渡は、天草5橋によってつながっており定期バスも運航されている。しかし、バスの所要時間は約2時間半と結構時間がかかる。シーズンによっては、道路は渋滞し、さらに時間がかかることも珍しくないという。熊本の中心地からそう遠くない所に新しい港が造成されたのを機会に、再び海上ルートに目を向けてみると、最近の30ノットを越える高速旅客船を用いれば熊本と本渡の間を1時間弱で結ぶことが可能である。このことに目をつけたのがバスの運航を行っている会社であったことは、この会社の経営方針がかなり柔軟性に富むものであることを示唆しているように思う。すなわち陸上だけにこだわらず、空中も海上も含めた交通ネットワークの構築を常に頭に置いているのであろう。天草架橋によって衰退した海上ルートを、最新の船舶技術を用いて復活させたと言える。

熊本フェリーは、この航路だけでなく、熊



マリンビュー



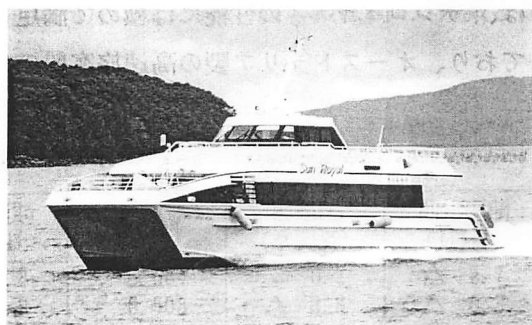
マリンビュー船内

本～島原間にも高速カーフェリー「オーシャンアロー」をこの4月から投入している。この航路の場合も、有明海沿岸を迂回するのに比べるとはるかに距離の短くなる海上ルートに、高速船を投入して所要時間の最短化を狙ったもので、天草航路と同じ発想に基づいている。

さてこの熊本フェリーは、熊本～天草航路に投入する高速旅客船として、オーストラリア製の高速旅客船に白羽の矢を立てた。検討当時は、円高が進んでいた時で、オーストラリア製の高速船の輸入価格は驚くほど低かったが、それにもましてアルミ製高速旅客船の分野ではオーストラリアの技術が非常に進んでいたことがあったようだ。オーストラリアの造船所を訪問した日本の船会社の人々の中

にもそのような印象を受けた人が多いようだ。また、高速船の艤装品や内装のレベルの高さも魅力的であったという。日本で建造される旅客船は、種々の規制から使える内装材料も限られ、最近の陸上建物の進んだ内装に馴れた目からするといかにもやぼったい感じがするのは否めない。いつのまにか、日本の高速客船のグレードが、ワールドワイドなスタンダードからは掛け離れたものとなっているようにも思える。

オーストラリアのオースタル社の設計で、イメージ・マリンによって建造され「マリンビュー」は、華々しく天草の海に登場した。外観のスタイルも、内装も、極めてモダンなものとなり、その便利さとともに特に天草の中では大きな話題になったと言う。就航後の



サンロイヤル



サンロイヤル船内

利用客も予想以上という。オーストラリアで建造されたこともあって、船内ではオーストラリアのビールやワインも販売されている。

江崎汽船の「サンロイヤル」も、「マリンビュー」と同時期にオーストラリアに発注された。設計、建造はウェーブマスター社である。江崎汽船は、前掲の熊本フェリーにも出資し、技術的なアドバイスもしているというから、両社のオーストラリア艇の導入には密接な関係があるようだ。

「サンロイヤル」は、九州本土の水俣と天草諸島の牛深の間を、途中の島に寄りながら結ぶ生活航路に就航している。航海時間は約1時間。同船が就航するまでは高速旅客船「ガルーダ」姉妹が就航していた。船長の話では、「サンロイヤル」の性能には極めて満足しており、オーストラリア製の高速旅客船のレ

ベルの高さに驚いているとのこと。欠航率も同船になってから減少している。

最近の高速旅客船では、追波中での操縦性能の悪化、着岸時の低速時に強い風を受けた時の操船の難しさが、大きな問題となっているので、船長にこの2つのポイントについて伺ってみた。答えは、やはりこの問題は抱えているとのこと。前者の解決には最近スケグを装着する船も増えている。一方、後者については、バウスラスターを設ける例もあるが、小型高速船では重量、スペース面で難しく、船員の腕に頼らざるえない状況のようだ。特に風を斜めから受ける時に船がふらつくように挙動することがあり、制御が難しいこともあるという。この問題は、流体力学的にみてたいへん興味深く、大学に帰ってからさっそく卒業研究の一つとして取り上げることとした。

新刊書案内 **フェリー・客船情報 '98**

編集：池田良穂（大阪府立大学海洋システム工学科教授） A4版201ページ
写真270枚、船舶図面50枚、発行：船と港編集室、定価：12,800円

旅客船、カーフェリーに関する情報を満載した「客船の年鑑」。旅客船の運航者、建造技術者必携
内容：■客船・フェリー界の最新話題、■客船建造で活躍する造船所（インキャット、三菱下関）
■話題の新造客船紹介、■フェリー会社紹介、■高速カーフェリー視察記、■客船の技術（シーマージン、バリアーフリー、波浪中運動制御、自動係船装置など）、■乗船記（さんふらわああいぼり他）、■新造客船紹介

注文方法：一般書店では扱っていませんので、船と港編集室（〒593-8303 堺市上野芝向ヶ丘町1-23-1-420）までファックス（0722-70-0612）にてお申し込み下さい。