



<連載(125)>

地中海の離島航路に就航する 高速カーフェリー(その1)



大阪府立大学海洋システム工学科教授

池田 良穂

5月にフェリー会社の方と欧州の高速カーフェリーの現状を1週間で見てまわった。イギリスに最初に入った我々は、ドーバーを中心にして主に双胴型高速カーフェリーの運航状況を見てまわった。ドーバーを含むイギリス海峡横断道路は相変わらず盛況の状況であったが、船内での免税品扱いの廃止後が一ヶ月後に迫った状況下で、今後フェリー業界がどのような状況になるかなんとなく不安をもっているようにも思われた。

今回の視察旅行の目玉は、なんとといってもフランス、イタリアの離島航路に就航して、実績を挙げつつある高速カーフェリーの現状を実際に見ることができた点である。これらの航路はいずれも国内航路であり、免税品に依存した北ヨーロッパのフェリー業界よりは、日本の業界構造に近い。今後の日本における高速カーフェリーの進展を考える上では、直接参考になる点多そうに思う。

コルシカ航路

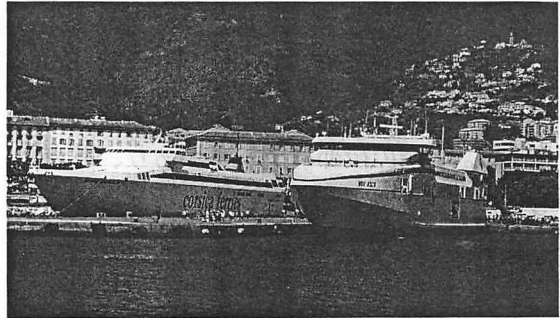
フランスのニースから、コルシカ航路に就航する高速カーフェリーに乗船した。運航するのはフランス政府系のSNCMで、在来型の大型カーフェリーを運航するとともに、100m級の単胴型高速カーフェリー2隻を就航させている。

高速カーフェリーの就航しているのは、ニース～バスティア（コルシカ島）とニース～アジャッシオ（コルシカ島）がメイン航路で、前者が124海里、後者が134海里的航路であり、航海時間は約3時間半。在来船で6時間～6時間半の航海が、高速カーフェリーの就航で時間は半分になったこととなる。最近躍進目覚ましい民間フェリー会社コルシカ・フェリーもニース～バスティア間に高速カーフェリーを就航させており、政府系の大フェリー会社であるSNCMに果敢に挑戦している。

高速カーフェリーの就航により、どの程度の需要の増加があったのかを発表されている統計によってみてみよう。ニース～バスティ

ア間は、高速カーフェリー就航前の90年に旅客16万人、乗用車5.6万台であったのが、昨年の実績では旅客27万人、乗用車10万台に増加しており、またニース～アジャッシオ間も旅客9.6万人、乗用車3.3万台から、それぞれ12.3万人、4.2万人に増加している。ニース～アジャッシオ間よりも、ニース～バスティア間の方が伸び率が大きいのは、競合2社によるよい意味での競争が、利用者に受け入れられた結果とも見ることができる。

〔次〕に乗船体験について報告しよう。5月27日の朝7時にタクシーでニース港に向った。港にはSNCMの高速カーフェリー2隻と、コルシカ・フェリーの高速カーフェリーの3隻が停泊しており、バスティア行き的高速カーフェリー「NGV ASCO」(NGVはフランス語で大型高速の意とのこと)はすでに自動車の搭載をほぼ完了している。車両甲板は2層で、8割程度の乗船のよう。同船は、全長102m、幅15.4mの単胴船で、26000kWのディーゼル機関でウォータージェットを駆動し、航海速度は37ノット。旅客561名と乗用車148台の搭載が可能。姉妹船に「NGV ALISO」があり、この2隻で、ニースと、コルシカ島のアジャッシオ、バスティア、カルビ、イレ・ルーセ、プロプリアノとの間のサービスを行なっている。来年春には、134m、19.8m幅、42.7ノット、63000kWエンジン、1000名、250台搭載のスーパーNGVが登場することとなっている。



バスティア港に停泊する「NGVアリソ」(右)と「コルシカ・イクスプレスⅢ」

徒歩客の料金は、バスティア往復で一人約12000円。航海時間は、片道約3時間30分。高速カーフェリーによるサービスは、シーズン・オフにはニース発が2～3航海、7～9月には、ニース発の4～5航海となっている。高速カーフェリーの就航する一番長い航路は、アジャッシオまでの132マイルで、航海時間は約4時間。港での停泊時間は30分を標準としている。

「NGV ASCO」の船内は、リクライニングシートが並び、一部ラウンジ風の椅子が配置されている。1階の船尾にバーカウンター、船尾に売店がある。バーカウンターでは、コーヒーなどの飲み物と、サンドウィッチ、クロワッサンなどが売られている。コーヒーとクロワッサンで18フラン(約400円)。客室にはたくさんのテレビモニターがあり、HSCの基準に合わせているようだ。

7時40分にニースを出港。港を出て左に大きく旋回した後、次第に速力を増していく。

ニースの港の隣の入江に、RCCLのクルーズ客船などが遠望できた。

この日は快晴で、波もなく船はすべるように進む。2階の後部にデッキがあり、航海中も外にでることができる。振動もそう大きくもない。

フリッジの見学をさせてもらう。運航限界は波高4m。この海域は波長が短い、波高は6~8m近くなることもあるとのこと。船体運動の軽減のために、船首にTフォイル、船尾にフィンスタビライザーとトリムタブをそれぞれ1セット装備している。地中海の短波長の波の中では、双胴よりも単胴の高速船の方が向いているのではないかとの1等航海士の意見であった。

速力は37ノットで快走している。100トン積み荷が増えると、約1ノット減速すること。乗組員はサービススタッフを含めて14人。

エンジンルームについても見学をさせてもらった。船尾から入って、各隔壁のドアは開き戸（この開き戸でIMOのHSCはOKとのこと）。ひとつづつ、開けては船員自ら閉めて、すべてのエンジンルーム区画を見せてもらった。エンジンは3つの独立した区画に設置されている。HSCコードによっているとのこと。船首に予備用の燃料タンクがあるが、燃料50トンで1ノット近く落ちるから、必要なだけの燃料を各港で搭載している。エンジンおよびウォータージェットによる振動は当初

若干あったが現在は問題なくなっている。MTUのエンジンについても満足しており、大きなトラブルもないとのこと。

予定どおり、11時20分、船はコルシカ島のバステリアの港に到着。港内には、SNCMの大型カーフェリーが停泊中であった。また、直後にコルシカ・イクスプレスⅢが入港してきて、横に停泊。港の中をまわって写真撮影した後、港の入り口付近にあるレストランで昼食。セットメニューを頼み、ビールなどを飲んで一人160フラン。食事にも、3隻のカーフェリーが入港し、コルシカ・イクスプレスⅢが出港していき、よい写真をとることができた。

フェリーのターミナルに到着したのは出港の20分前。チェックインして、ボーディングカードを貰い、停泊している船に向う。岸壁には、歩行者用の通路もなく、ただ広いスペースがあるだけのシンプルなもの。船では、すでに車の搭載が終了していた。2階の車両デッキもランプウェイの上にも車が並び、ほぼ一杯になっている。乗車は200名程度。そのうち徒歩客は20名程度で、ほとんどが乗用車客であった。

2時5分前、スケジュールよりも5分早く船はバステリアの港を出港した。海はあいかわらず穏やかで、船は37ノットで快走する。外部デッキは狭いこともあってたくさんの人々で混雑している。17時半にニース港へ。港の外で一回転して、バックで港へと入る。埠

頭はさらに狭い港内で直角に曲がるのだから、見ていてもはらはらするほど。

下船後、ホテルで荷物をピックアップして空港へ。飛行機が遅れて、ニースを飛び立っ

たのは22時15分。ローマへの到着は11時半となった。イタリアでの高速カーフェリーの視察については次号で紹介することとしたい。

新刊紹介

最新

油濁損害賠償保障関係法令集

—英和对訳国際条例と国内法—

運輸省海上交通局 監修

近年、日本近海におけるナホトカ号事故に代表されるような油流出事故が頻発している。事故が一度起こってしまえば、その自然環境に影響を与えるだけでなく、その周辺で生活する人々にとっては、生活そのものを脅かす死活問題となる。

事故の防止に万全を期することは、船主や船舶運航者の責務ではあるが、大自然の前で、時に人の力は無力化する。事故が起きたとき、被害を最小限度に食い止める努力とともに、さらに被害への補償措置が国際的な相互扶助の精神に立った協力の下で行われなければならない。

本書は、このような油濁損害の発生に伴う被害者救済措置が適切に行われること、また、油以外の物質による被害の救済を目的とするHNS条約の国内法制化作業が円滑に進められ

ることを目的として、油濁関係二条約及び油濁関係法令並びにHNS条約に関する最新の条文をすべて網羅している。

また、付録として、油濁損害賠償補償の制度の仕組みや、国際基金の請求の手引きなどを収録しており、利用者に利便を図っている。

船主、船舶運航者、荷主、地方自治体担当者必携の一冊である。



A5判・368頁・定価4,830円(5%税込)・発送費390円
発行所：〒160-0012 東京都新宿区南元町4-51成山堂ビル

株式会社 成山堂書店

TEL：03-3357-5861 FAX：03-3357-5867