



<連載(126)>

地中海の離島航路に就航する 高速カーフェリー(その2)



大阪府立大学海洋システム工学科教授

池田 良穂

前回に引き続き、地中海の離島航路における高速カーフェリーの活躍ぶりをご紹介しよう。前回はフランスのコルシカ等の事例について述べたが、今回の場所はイタリアのサルジニア島である。

イタリアの西沿岸の旅客船航路は、国営旅客船会社のティレニア・ラインの独壇場と云えたが、その低質のハードとソフトから、一般利用者の評判は芳しくなかった。そのため民間フェリー会社が次々と登場し、各地の航路にフェリーを就航させ始めた。そして中には、新鋭の大型カーフェリーを次々と投入し、ティレニア・ラインが苦境に立たされるような航路まで現われた。こうした民間船会社に対抗するために、ティレニア・ラインは船隊の体質改善に取り組みはじめ、その中のひとつが最近続々と新造している高速カーフェリーなのである。

まず、サルジニア島航路の中の基幹航路であるチベタベッキア（ローマの外港）～オ

リビア（サルジニア島）に、100m級、40ノットの単胴高速カーフェリーを2隻投入した。水中翼船の建造で有名なロドリゲス社が開発した船で、アクアストレーダと呼ばれる当時としてはきわめて画期的な船であった。ティレニア・ラインは、この2隻を夏季の多客期のみと同航路に投入し、著しい業績の改善を遂げた。

このアクアストレーダに続くのが、昨年イタリアのフィンカンテリ造船所で建造された145m型の高速カーフェリーMDV3000クラスである。ガスタービン2基、ディーゼル4基で、総出力71,200kW。4基のウォータージェットにより航海速力40ノット。旅客定員は1,800名、乗用車460台またはトラック30台と乗用車100台の混載も可能。現在のところ、高速カーフェリーとして世界最大の搭載能力を誇っている。

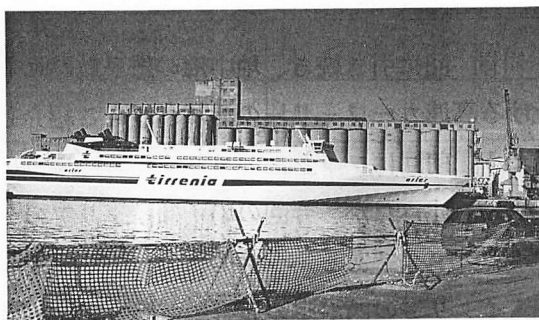
サルジニア島はかなり大きい島であり、イタリア本土の各港から島内の各港へカーフェリーが運航されている。98年の統計による

とティレニア・ラインのサルジニア航路の実績は、全体で旅客275万人、乗用車69万台である。これに対し、民間フェリー会社8社は、合わせて、旅客556万人、乗用車168万台を運んでいる。高速カーフェリーだけの実績については、ティレニア・ラインは公表していないので、民間のサルジニア・フェリーの実績から見てみよう。同社は、チベタベッキア～ゴルフ・アランチ間、120海里の航路に、100m級の高速カーフェリー「サルジニア・エクスプレス」を投入し、旅客は17.2万人から26.7万人に、乗用車は5.6万台から8.9万台へと急増している。詳細な統計が発表されていないので、この増加が新規の需要の増加なのか、もしくは他社のシェアを奪った結果なのかははっきりとはしないが、同じ航路を走る同社の在来型カーフェリーの実績も若干増加していることを考えると、高速カーフェリー投入による新規の需要が開拓されているものと思われる。

さて、乗船した時の模様について報告しておこう。ローマに宿泊していた我々は、6時にタクシーでテルミニ駅へ向った。ここから、6時12分発の列車でチベタベッキアへ向い、1時間半で定刻にチベタベッキア駅に到着した。

駅から客船ターミナルまでそう遠くはない。ターミナルは古くて汚い感じのビルであった。オフィスで、ティレニア・ラインの本社からファックスで送られて来たリザベシ

ョンの確認書を見せて発券してもらおう。しかし、岸壁に停泊している船に行くと、舷門にいた船員が、チケットを見て今夜発のチケットになっているので発券をやり直すようにとのこと。オフィスに戻ってやりなおし。1等2人分の片道料金で、108,000リラから、さらに36,000リラの追加となった。1人あたりの運賃は1等（ビジネスクラス）で約6000円ほどである。港の中には、乗船する「アリエス」



ティレニアの145m型高速カーフェリー「アリエス」



アリエスのラウンジ

の他、高速カーフェリー「サルジニア・エクスプレス」や4隻の在来型のカーフェリーが停泊してにぎやかであった。

「アリエス」は、両舷のランプから乗用車、トレーラーなどの積込みをし、中央のランプから乗客の乗り込み中。乗客用のランプはすぐにエスカレーターにつながっており、旅客区画に楽に上がることができる。旅客スペースは、1階がリクライニングシートの並んだ2等室が4つの区画に別れて配置されている。一番後部はラウンジがあり、バーカウンターがある。1層上が1等室で、椅子は飛行機のビジネス・クラス並みの椅子が2つずつのセットでゆったりと配置されている。さらに1層上には1等用のラウンジがあるが、実質的にはだれでも利用できるようになっている。

定刻より15分ほど遅れて「アリエス」はチベタベッキア港を出港した。すぐ前にコルシカ・フェリーの在来型カーフェリー、後には「コルシカ・エクスプレス」が続く。港外でティレニア・ラインのカーフェリーと行き交う。

快 晴で、波はほとんどない。港を出た時に、一時ウォータージェットが停止したが、再発進してからは順調に航海を続ける。1800名もの定員があるだけに、旅客はそれほど多いようには感じられず、クローズされている部屋もいくつかあった。(この航海は360名乗船とのこと)。

ブリッジの見学を申し入れると、最初は断られたが、無理を承知で再び交渉すると、写

真をとらないことという条件付きで許可された。1等航海士の案内でブリッジに行くと、ブリッジ内はたくさんの人で埋まっている。チベタベッキア港のポートステート・コントロールの検査を受けている真っ最中とのこと。筆者の発行した「フェリー客船情報99」をキャプテンに進呈すると、結構喜んでもらった。ポートステート・コントロールのチーフのサバレーゼ氏がいろいろ説明をしてくれた。まず同船は、IMOのHSCコードに対応している。このHSCコードに従って、各座席には緊急時の非難経路を書いたリーフレットが置かれていたし、ビデオでの説明もあった。

ブリッジのモニターの画面には、速力が36～37ノットと表示されていた。

1等航海士へのインタビューは、時間は短かったが、参考になる点がいくつかあった。まず、運航限界は有義波高で6mで、最大波高は9mくらいになる。波長の長い横波が卓越しているので、横揺れの問題がとくに厳しいとのこと。100mのアクアストレーダ・クラスでは欠航も多かったが、本船ではほとんど欠航していない。4時間の昼の航海では座席でよいが、夜行便では航海時間が7時間のため、キャビンがないことに対する乗客の不満も多いとのこと。乗組員は、多客期が27人、シーズンオフは24人で、乗客数に合わせて変動させている。

この「アリエス」と同型の大型高速カーフェリーは、今年に、さらに2隻が完成し、ジェノア～サルジニア島航路に投入される。この

航路は235海里あり、航海時間は6時間となる。航海時間が長くなると夜行便の場合と同様にキャビンがないことが問題となるのではないかとのこと。いずれにせよ、400kmを越える航路での高速カーフェリーの運航が世界でも初めて始まるわけで、今後の実績が待たれるところである。

オリビアの港は想像以上に近代化された港で、フェリー埠頭では3隻のRORO船が荷役をしていた。定刻の12時半に到着。下船後、タクシーで空港へと向う。1時前には空港に

到着。予定の飛行機は15時発だったので、早いローマ直行便に変更。

ローマ到着後、テルミニ駅まで列車で移動して、その後トレビの泉などを見ながらホテルへ。夕食は近くのイタリア・レストランで。一人、7万リラ、5600円程度で美味しいイタリア料理が堪能できた。食事後は、スペイン広場等を散策しながらホテルへ。筆者らの宿泊したホテルは、ロビーや食堂が宮殿のような造りの、なかなか素晴らしいものであった。伝統あるホテルと、最新鋭の高速カーフェリーのコントラストが印象的であった。

F.O. SLUDGE PULVERIZER

OMEGA FIRE

オメガファイヤー
粗悪重油対策機

A-Cブレンダー

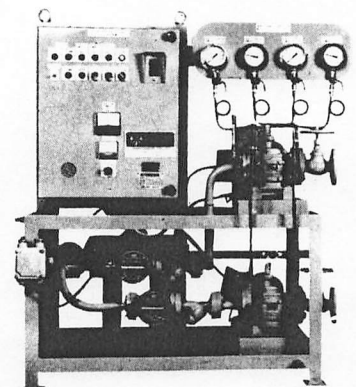
エコブレンダー
ECONOMY BLENDER



優

●特許申請中

省エネと機関室船内作業
軽減に威力!!



晃産業株式会社
HIKARI SANGYO CO., LTD.

お問い合わせ 本社：愛媛県今治市北高下町2丁目2-23 794-0812 TEL(0898)23-6660代FAX(0898)23-6698
●広島支店 TEL(082)263-7741 ●長崎支店 TEL(0958)78-1171 ●神戸営業所 TEL(078)332-2130